

DE LA LÉGISLATION

ET DU MODE D'EXÉCUTION

DES

CHEMINS DE FER.

II

OUVRAGES DE M. C. PECQUEUR :

ÉCONOMIE SOCIALE. — DES INTÉRÊTS DU COMMERCE, DE L'INDUSTRIE ET DE L'AGRICULTURE, ouvrage couronné, en 1838, par l'Académie des sciences morales et politiques. 2 forts vol. in-8. . . . . 16 fr. »» c.

DES AMÉLIORATIONS MATÉRIELLES DANS LEURS RAPPORTS AVEC LA LIBERTÉ. 1 vol. in-18. . . . . . . 3 50

Pour paraître prochainement :

TRAITÉ DE LA PROPRIÉTÉ.

TRAITÉ D'ÉCONOMIE SOCIALE ET POLITIQUE.

PARIS. — Imprimerie de P. BAUDOUIN, rue Mignon, 2.

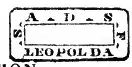
DE LA LÉGISLATION

ET

DU MODE D'EXÉCUTION

DES

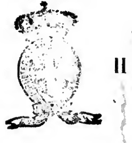
CHEMINS DE FER



PAR C. PECQUEUR.

LETTRES

Adressées à M. le Ministre des Travaux publics.



II

PARIS.

DESESSART, ÉDITEUR,

RUE DES BEAUX ARTS, 15.

1840

Le mauvais vouloir des communes, pendant longtemps, pour l'amélioration de la vicinalité du royaume, est un sur diagnostic de l'état arriéré de nos populations en fait d'économie et de bon sens. On commence, je le sais, à s'éclairer, à comprendre et à agir efficacement. Mais c'est encore une exception : nous ne sommes pas affermis. Les conseils généraux, dans maints départemens, ont montré du zèle pour les travaux publics de leur localité, ils ont voté de fortes sommes pour les routes départementales; mais ces efforts précisément, ont épuisé les ressources de leur budget et seront pour quelque temps un obstacle à leur intervention active dans l'œuvre des chemins généraux. La ville de Dieppe, il est vrai, avait offert une somme annuelle de 120,000 fr. pour l'établissement d'un chemin de fer de Paris à la mer. C'était beaucoup pour Dieppe, mais aussi Dieppe en espérait beaucoup, elle comptait voir les bateaux à vapeur aborder son port et ranimer son commerce ; c'était le dernier effort d'un agonisant.

La preuve que les chemins de fer n'étaient point appelés en France comme une nécessité comprise de l'état matériel du pays, c'est l'étrange indifférence mise à les réclamer et à les exécuter. Sans cela le peuple en masse les eut voulus et obtenus; les députés eussent eu mission de représenter une volonté quelque peu générale et décidée. On aurait trouvé et des fonds et des hommes. Mais il en a été et il en devait être des chemins de fer comme des écoles primaires. Personne dans les départemens, ne prit l'initiative de ces utiles ins-

titutions : il fallut les établir d'office malgré les communes et leurs municipalités.

L'homme est ainsi fait, qu'à un certain degré d'ignorance et de pauvreté, il a besoin qu'on le force à s'instruire et à s'enrichir presque malgré lui. Mais à un certain degré de lumière et de bien-être, il est au contraire enclin à se montrer jusqu'à l'excès avide de savoir et de richesse : c'est alors qu'il sait faire de judicieux sacrifices pour s'éclairer davantage et se donner de meilleurs moyens de prospérité.

Voilà la clef des faits et gestes industriels des Américains, de l'Anglais et du Belge, et celle de notre inertie, et de l'apathie des classes commerçantes.

Ici comme pour les écoles primaires l'État semble donc encore appelé à se faire tuteur et initiateur du peuple.

Toutefois, on a tant exalté l'utilité des voies de communication et de transport, dans les journaux depuis huit ans, que les municipalités et leurs administrés finiront bientôt, j'espère, par se remuer et exiger.

En attendant, ce sont là autant de nouveaux points par où nous différons de l'Angleterre et de l'Amérique, et qui font notre infériorité en tout ce qui regarde la production prompte et économique, ou assure le bien-être et le confortable national.

Assurément, il est en chacun de ces pays des combinaisons industrielles, des dispositions législatives bonnes en soi, si l'on peut dire, et que nous ferions bien de nous assimiler; mais qu'im-



porte la bonté intrinsèque d'un expédient matériel, si à l'heure qu'on en conseille l'imitation et l'application à un peuple, ses masses, son esprit public n'en veulent pas; si le préjugé et la conviction s'y opposent, en altèrent ou en dénaturent les propriétés?

L'esprit d'association est sans doute désirable, mais comment l'avons nous interprêté? Nous en avons fait de l'agiotage, nous n'avons réalisé que des jeux et des primes; parce que, (répétons-le avec Napoléon): « La nation elle-même n'a dans son caractère et ses goûts que du gaspilliage. » Les Anglais du moins et les Américains, s'ils ont agioté comme nous, et même plus que nous, ont au moins, au milieu de ces abus, réalisé de beaux et nombreux ouvrages d'utilité publique. Chez nous, on a abusé sans compensation; nous n'avons rien produit et nous avons beaucoup consommé : la différence est grande.

Toutefois, s'il y a beaucoup à imiter chez ces deux peuples, il y a encore beaucoup plus à rejeter. Ils sont partis de ce principe anti-social, qu'il faut laisser les égoïsmes se débattre et s'équilibrer dans leurs mutuelles prétentions. On y sanctionne le fait et les positions acquises; et il est convenu que l'action du gouvernement, dans le réglement et le partage des bénéfices sociaux, y sera réduite à l'infiniment petit. De là les inégalités choquantes qui ont conduit à la taxe des pauvres. En France, ç'a été un principe jusqu'ici consacré, que l'État est là pour pondérer le plus possible les égoïsmes. Les Anglais veulent réaliser

le bien-être général, la liberté de tous, en laissant chacun se faire son sort dans la grande arène de la concurrence ; ils remontent des individus à la société : la civilisation française descend de la société à l'individu ; elle prétend qu'on ne peut faire le bien de chacun qu'en organisant d'abord toute chose et toute relation de manière à faire le bien de tous.

Ces deux principes diamétralement opposés influent plus qu'on ne pense sur la manière d'entendre les travaux publics. Ainsi, c'est parce qu'ils sont conséquens à leurs principes respectifs, que l'État anglais admet les concessions perpétuelles, et que le législateur français les repousse ; que l'un laisse à l'industrie particulière, c'est-à-dire, à l'intérêt égoïste, le soin d'entreprendre et d'exécuter les voies de communication utiles à tous ; et que l'autre regarde cette charge comme l'une de ses plus indispensables attributions; que le premier laisse aux compagnies la faculté de fixer le taux de leurs tarifs et de leurs péages, et que le second régle ce taux au préalable, ou veut intervenir à chaque modification pour le sanctionner ou y mettre obstacle.—L'un prétend que cela est juste, puisque le public reste libre de son côté de se servir ou non des chemins des compagnies; et que s'il y passe et s'il consent au taux fixé, c'est qu'il y trouve son intérêt ; — l'autre prétend que cela est inique; puisque les concessions et les chemins étant faits pour le plus grand avantage de la nation entière, ce n'est point une propriété que l'on reconnaît à des compagnies, mais un travail qu'on

leur accorde moyennant honnête rémunération. — C'est encore pour cela que l'un trouve tout naturel que des compagnies réalisent des bénéfices exorbitans, à perpétuité, au préjudice de tous; tandis que l'autre, au contraire, ne veut que des bénéfices modérés et passagers.

Les concessions perpétuelles et directes chez les premiers, et les concessions temporaires et par adjudication publique chez les seconds, sont également des déductions logiques de leurs prémisses: le droit individuel d'un côté, le droit social de l'autre. La question se réduit donc à savoir quel est le plus légitime de ces deux points de départ: ceux qui admettent le système d'exécution des travaux publics anglo-américain doivent considérer qu'ils importeront le principe social britannique tôt ou tard; et de même ceux qui veulent de ce principe, auront un jour ses conséquences économiques, l'industrialisme et le laissez-faire des Anglais, avec leur mode d'exécution, leurs péages et leurs dividendes énormes.

Afin de juger quels élémens du système anglais peuvent être appropriés par notre nation, il faudra donc examiner jusqu'à quel point ils sont conformes à l'un ou à l'autre de ces deux principes capitaux. Il n'y a point, pour le législateur et pour l'homme d'État, d'autre signe ou de la bonté ou du danger de l'imitation: du moins est-ce le plus élevé et le plus sûr.

La population totale de la France se trouve agglomérée par lieue carrée, au nombre de 1,256 habitans. Ce chiffre qui est plus d'un tiers moindre

que celui de l'Angleterre et de la Belgique, dénote certes à lui seul une insuffisance grave pour l'établissement prospère de lignes en fer; mais ce qu'il y a de plus fâcheux, c'est moins le chiffre faible, absolu, que la mauvaise répartition qui contrarie tout-à-fait l'économie qu'on aurait besoin de se promettre dans cet établissement. Dans bien des localités il faudra s'en passer pour longtemps encore, ou multiplier les lignes sans compensation suffisante.

	Habitans
La moyenne de la population donne, il est vrai.	1256
mais si l'on groupe les départemens maritimes, leur moyenne est de.	1404
Celle des départemens des frontières de terre n'est plus que de.	1229
Et celle des départemens de l'intérieur que de.	1190

Or, ces trois groupemens prouveraient: 1° Que, du centre ou de la capitale, on pourrait, en aboutissant à la frontière du pays, principalement à la frontière maritime, joindre les localités qui offrent le maximum de population par lieue carrée; mais que dans l'intervalle du centre aux extrémités on trouverait une moyenne de 1190 ou le minimum; 2° Que les tracés de chemins de fer qui longeraient les côtés maritimes ou les frontières de terre, seraient dans les meilleures conditions de succès, si les rapports et la circulation étaient réellement établis dans ce sens; ce qui n'est pas.

Et encore, y aurait-il de grandes non-valeurs

dans le parcours, pour peu qu'il fut étendu, car si 42 départemens ont, par lieue carrée, entre 1000 et 1500 habitans, 9 n'en ont que entre 460 et 800 ; et 19, que entre 800 et 1000.

Viennent ensuite :

			Habitans.
Neuf départemens qui ont entre			1,500 et 2,000
Quatre. . .	*id.*	*id.* . .	2,000 et 3,000
Deux. . . .	*id.*	*id.* . .	3,000 et 4,000
Un.	*id.*	*id.* . .	46,000 (Paris. La Seine.)

Il n'est peut-être pas inutile de remarquer ici que les départemens les plus peuplés, sont en même temps les plus adonnés aux manufactures et à l'industrie proprement dite ; et que les départemens qui, en 1801, étaient déjà les plus peuplés, ont encore avancé plus que les moins peuplés d'alors, toute proportion gardée, en accroissement de population et par suite en richesse.

Un autre obstacle au rendement avantageux des chemins de fer, c'est la petite proportion relative des habitans des villes et des classes industrielles comparés à la population des campagnes et aux classes purement agricoles.

La population des villes ne s'élevait, en 1836, qu'à 4,951,684 habitans, c'est environ du sixième au septième seulement de la population totale. D'ailleurs les grands foyers d'industrie ou de commerce sont rares en France, ou ne sont pas en général assez rapprochés pour qu'on puisse les joindre avec profit par une ligne en fer. Il faudra presque toujours traverser de grandes distances, improductives pour l'exploitation.

Les 4/5es environ des Français sont encore im-

mobilisés dans de tristes et pauvres villages, et attachés à la glèbe du clocher. C'est à peine s'ils sentent le plaisir des voyages et de la locomobilité : hormis la vente de leur récolte et quelques fournitures qu'ils vont chercher sur leur dos à la ville voisine, toute l'année ils sont sans affaires ni transactions. La minorité d'entre eux a seule intérêt à se déplacer, ou du moins seule elle aspire à l'avoir. Toutefois je ne doute pas que la présence d'un chemin de fer, dans les localités les plus arriérées en tout, ne décidât finalement une perturbation salutaire parmi les masses. Je veux seulement prouver que des compagnies n'y trouveraient leur compte que bien tard.

Nul doute, au début des chemins de fer en France, les populations se porteront en masse vers Paris, la grande ville, comme les caravanes de pélerins mahométans se dirigent vers la Mecque. La locomotive est essentiellement un attribut de la civilisation. Or, bien qu'habitué ou condamné à l'immobilité dans sa population agricole, le peuple français n'est point si haut placé dans l'échelle de la sociabilité sans aimer la vie aventureuse des voyages, sans vouloir se mouvoir et se transporter beaucoup et partout : les générations qui grandissent en ce moment sont évidemment prédestinées à une œuvre industrielle et commerciale inouie : elles chemineront, iront et reviendront infiniment plus que leurs pères.

Mais tout cela, c'est de l'avenir plus ou moins certain, plus ou moins éloigné ; tandis que pour l'existence florissante des concessions, il faudrait



que ce fut du passé ou du présent; car les intérêts privés sont pressés de jouir; car les individus passent vite : l'État seul ne passe pas et peut attendre. Avec lui, les conditions de bas prix que le peuple en masse met à son expansion voyageuse inaccoutumée, peuvent être consenties.

Aussi ne serais-je pas étonné que l'on vint à constater, dès l'ouverture des premières grandes lignes qui aboutiront à Paris, une affluence prodigieuse de voyageurs de toutes classes, même des classes les moins aisées, si l'on a la générosité et l'habileté d'abaisser juste au minimum extrême le prix des waggons non garnis. L'État peut même faire entrer cette donnée dans les estimations qui seront faites pour son compte; mais lui seul le peut, car lui seul est assez riche pour semer beaucoup aujourd'hui s'il le faut, avec la certitude de récolter largement dans l'avenir. En sollicitant, au prix de quelques sacrifices d'argent, l'activité des masses, en satisfaisant leur curiosité, il les mène inévitablement à travailler, à s'enrichir et à se civiliser. Donc, quelque largesse qu'il fasse judicieusement dans ce but, il est absout, ou plutôt il est béni; car c'est son devoir et sa mission : mais il n'est même pas besoin que l'État fasse des largesses, il s'enrichit au contraire exactement en raison qu'il aide les masses à s'enrichir, car les recettes lui viennent par tous les canaux de la production et de la consommation : ce sont là ses péages à lui.

J'ai déjà signalé l'infériorité relative de la valeur de nos importations et de nos exportations spécia-

les. Quant à la circulation nécessitée par le commerce intérieur proprement dit, elle se mesure ou se proportionne nécessairement à toutes ces données.

Si, maintenant, l'on considère que nous n'avons ni le fer, ni la houille, ni le bois à d'aussi bonnes conditions que les Belges et les Anglais; que notre territoire est infiniment plus accidenté, moins bien aménagé par la nature quant au sens des crêtes et des monts; qu'il demande des travaux d'art multipliés ou très dispendieux; que nos propriétaires sont peut-être les plus déraisonnables de toute l'Europe lorsqu'il s'agit d'expropriation pour cause d'utilité publique; on n'a certes pas de solides motifs de crier merveille ni d'appeler au partage d'une pareille tâche, l'industrie égoïste, qui cherche de gros dividendes, toutes les fois qu'elle ne cherche pas des dupes.

Par toutes ces raisons et par beaucoup d'autres que je pourrais énumérer, mon opinion est, qu'abstraction faite des insuffisances réelles ou supposées de l'administration des ponts et chaussées, les chemins de fer en France donneraient, réunis et dans une balance générale unique, une moyenne de recette totale suffisante; mais que, détachés, isolés, confiés à des concessions différentes, ils entraîneraient la ruine de la moitié de ces compagnies, borneraient les recettes d'une forte partie de l'autre moitié à l'équation des recettes et des dépenses, et offriraient à quelques compagnies seulement, sur quelques lignes privilégiées, un dividende de 8 et 10 p. 0/0.

L'expérience du chemin Belge est assez significative : si chacune des sections de ce chemin eût été concédée séparément à autant de compagnies différentes, la plupart de ces compagnies eussent à peine trouvé l'intérêt minimum de leurs capitaux engagés ; tandis que quelques unes eussent obtenu des dividendes de 8 a 16 p. 0/0.

Cela résulte de données incontestables.

Ainsi, au début, il a été calculé que l'exploitation isolée de la section de Malines à Bruxelles, donnait 8 p. 0/0 comme taux moyen annuel des intérêts du capital engagé. Prolongée jusqu'à Anvers, cette double section, si la recette continuait toute l'année sur le même pied que pendant les huit premiers mois, devait donner 16 et 1/2 p. 0/0.

Depuis, on a calculé que le taux d'intérêt couvert *par les seuls voyageurs*, était :

Sur la 1re section (Malines à Bruxelles) de. .	8 p. 0/0
Sur deux sections (Bruxelles à Malines et Malines à Bruxelles) de	10 1/4 p. 0/0
Sur trois sections (les deux précédentes ajoutées à celle de Malines à Termonde) on n'a plus que .	4 1/2 p. 0/0
Sur six sections (les trois précédentes plus celle de Termonde à Gand et celle de Malines à Tirlemont) on n'a plus également que	4 1/2 p. 0/0
Sur huit sections (les six précédentes plus celle de Tirlemont à Varemme et celle de Varemme à Ans) on remonte seulement à	5 1/2 p. 0/0

Les compagnies qui eussent obtenu la concession de la section de Malines à Bruxelles et celle de Malines à Anvers auraient donc, seules, fait une bonne affaire. Les autres auraient végété, ou fussent allées à leur ruine : celle de la section de Gand

à Ostende, par exemple; car cette 9e section ne pourvoit même pas à ses frais d'exploitation.

Mais si c'était là le sort qui attendait les compagnies en Belgique, quel sera celui des compagnies en France, où les chances de prospérité des chemins de fer sont infiniment moins favorables?

Or, ce qui eut été ici comme une cause d'exclusion pour l'industrie particulière, a été pour l'État une affaire passable, puisque la balance générale des recettes et des dépenses des dix sections lui donne un minimum satisfaisant, c'est-à-dire, un intérêt de 5 p. 0/0, y compris le 1 p. 0/0 d'amortissement pour le capital total engagé. Mais ce minimum ne fût-il pas garanti, l'État trouverait encore largement de quoi compenser les sacrifices qu'entraînerait le déficit, dans la prospérité et l'essor qui résulteront toujours de l'établissement des chemins de fer chez un peuple.

S'il en doit être ainsi indubitablement, il y a donc intérêt et nécessité pour la France à contribuer en masse à l'établissement de ses chemins de fer; et à s'imposer des sacrifices généraux; car si les sacrifices sont partiels, si les localités s'isolent dans leurs efforts et s'excluent dans leurs prétentions à la priorité d'exécution et de jouissance, sans égard à la convenance réellement nationale, tout sera manqué et toutes auront des mécomptes onéreux. C'est assez dire que l'État, seul, avec l'auxiliaire judicieux de l'industrie et des capitaux privés, a mission de se mêler de l'œuvre principale : lui seul peut établir une comparaison réelle entre les lignes *improductives*

et les lignes *productives.* Les compagnies concessionnaires, on ne saurait trop y réfléchir, ne sont possibles et sérieuses que là où il y a possibilité de dividendes considérables. Or, il n'y a même pas probabilité que, dans la plupart des cas, on puisse dépasser le 5 p. 0/0 d'intérêt et d'amortissement du capital engagé.

Quoiqu'il arrive, il résulte de l'expérience de la Belgique qu'il est de l'intérêt de l'État et des compagnies que les concessions, si l'on s'y résigne, soient le plus compréhensives possible; plus le nombre des concessionnaires isolés sera grand, plus les chances de ruine ou de médiocrité pour chacune d'elles seront certaines.

L'Angleterre, les États-Unis, la Belgique, avaient, à l'apparition des chemins de fer un ensemble de routes, de canaux, une vicinalité meilleure que les nôtres; c'était une raison péremptoire pour qu'ils eussent avant nous, plus que nous, mieux que nous, des chemins de fer. Au lieu de se demander pourquoi ils nous ont précédé dans l'établissement de ces chemins, il faudrait donc se demander pourquoi ils nous ont précédé dans l'établissement des chemins vicinaux praticables, et l'on verrait se grouper successivement parmi les raisons et les causes de cette priorité, toutes les supériorités que j'ai précédemment constatées.

Nous subissons donc les suites de notre incurie passée, et aussi, il est vrai, celles plus fatales de notre tempérament, de notre climat, de notre situation continentale et même du glorieux rôle d'initiateur aux grands principes d'égalité et de

fraternité, que notre nation française s'est donné dès son origine ; car il est évident que les préoccupations guerrières et l'exaltation que suppose une telle tendance, ont dû nous faire négliger l'aménagement matinal et opportun de notre sol, et toutes les autres conditions de prospérité matérielle.

Les États de l'Union se sont faits nation avec conscience, lumière et moralité ; tandis que les racines de notre nationalité sont plongées dans les ténèbres et les insuffisances du moyen-âge. Lorsque les Américains s'organisaient, la science des ponts et chaussées était déjà vulgaire. Leur existence politique voulait d'ailleurs des moyens de transport rapides : séparés par des intervalles immenses, que fussent-ils devenus, isolés, devant le ressentiment et les prétentions de la mère patrie dont ils venaient de secouer le joug ?

Quant à l'Angleterre, ne pouvant trouver sa prospérité et sa puissance que dans le monopole du commerce cosmopolite, et ne pouvant se conserver ce monopole qu'en prenant l'initiative des inventions économiques en tout genre, elle a toujours des hommes de génie qui cherchent et expérimentent. Non seulement il devenait infaillible qu'elle trouvât les locomotives, mais il était nécessaire qu'elle les appliquât la première. La race anglaise s'est mise en marche la première ; pourquoi ne serait-elle pas toujours en avant ? Comment se reposer lorsque le bas prix de revient est la condition de vie pour elle ? Comment ne pas se transporter plus vite que les autres, quand on

s'est chargé d'approvisionner le monde presque tout entier du produit de ses manufactures ! Enfin comment soulever les plus lourds fardeaux sans s'associer plus efficacement ?

La Belgique, outre ses œuvres antécédentes qui la poussaient à tout ce qui abrége ou économise, s'est trouvée dans des circonstances particulières qui lui faisaient un devoir d'agir impérieux. Les chemins de fer semblent s'être présentés tout à propos pour la tirer d'un grand embarras et lui épargner de grandes dépenses. La Hollande lui fermait l'Escaut : elle perdait ainsi le transit dont elle est le point central naturel, et ses communications avec l'Allemagne, si elle n'offrait aussitôt sur les frontières de l'est et de l'ouest des voies rapides et à bon marché qui la sillonnassent en tous sens. La perturbation causée par l'événement de 1830 avait compromis beaucoup d'intérêts. Il fallait rendre aux ouvriers du travail ; aux usines, aux mines des commandes et une activité soutenues. On avait d'ailleurs à choisir entre l'exécution d'un canal et celle d'une route en fer : le choix ne fut pas douteux. La prévision de la rivalité active du gouvernement hollandais, pour se donner le transit par l'exécution à ses frais de chemins de fer sur son territoire et moyennant des sacrifices momentanés dans le taux des péages, fut en Belgique une considération déterminante qui fit préférer l'État aux compagnies concessionnaires ; et aujourd'hui l'on trouve que cette préférence était également justifiée par les raisons d'économie et d'intérêt général.

En Belgique donc les habitudes, la richesse, les intérêts, appelaient des chemins de fer. La politique et les circonstances hollando-belges appelaient les chemins de fer par l'État.

En Angleterre, le principe social admis, la position insulaire, les exigences d'un commerce cosmopolite, l'esprit d'association inhérent au génie anglais et un degré de richesse depuis longtemps hors de ligne, appelaient tout à la fois un système de voies plus parfaites et le mode d'exécution par l'industrie particulière.

En Amérique, les mêmes causes qu'en Angleterre, et de plus l'isolement des États et l'origine moderne de sette société portaient au même résultat et aux mêmes moyens, ou à d'analogues.

Et dans chacune de ces nations, les chemins de fer sont nés et ont opéré comme des effets plus que comme des causes de prospérité.

En France, au contraire, par tous les genres d'infériorité ou de différences bien reconnus les chemins de fer devront être entrepris beaucoup plus comme cause que comme effet, et être conduits sous la direction plus ou moins immédiate de l'État.

Ainsi, par deux ordres de considérations différents, l'on arrive pour la Belgique et pour la France à cette même conclusion capitale : *les chemins de fer par l'État*. Pour le premier pays, à cause de l'hostilité et de la rivalité de l'État hollandais qu'il fallait se préparer à combattre à armes égales; pour le second, à cause des insuffisances relatives, morales et matérielles, de ses

populations. Mais, si l'on consulte les analogies qui existent entre les quatre peuples dont je ne me suis attaché jusqu'ici qu'à faire ressortir les différences, cette conclusion se trouve singulièrement fortifiée.

En effet, la Belgique parle la même langue que la France, à bien des égards elle en a les mœurs; elle en a la législation et les institutions; tout s'y règle à la française, et il n'est pas jusqu'à ses ponts et chaussées qui ne continuent d'être la copie assez exacte de ceux de France. L'Empire, enfin, y a accompli une similitude et une identification telles, qu'étant à Bruxelles, à Anvers ou à Liége, on se croit à Paris ou à Lille. Le régime hollandais n'a rien pu contre la forte empreinte du cachet impérial.

Les Belges, quoique plus avancés en entente industrielle et en richesse; quoique plus laborieux que la généralité de nos races françaises, ont donc contracté, comme elles, l'habitude de se rattacher à l'unité administrative et de recevoir l'inspiration ou l'impulsion d'en haut; chez eux, comme chez nous, l'association y est une plante exotique qu'on a voulu greffer prématurément sur un vieux tronc, et qui, pour cette raison, n'a donné que le fruit mauvais de l'agiotage et des ligues industrielles ou commerciales. Mais ce qui constitue principalement l'analogie des deux peuples et les conduit à l'application de moyens analogues sinon identiques dans leurs travaux publics, c'est qu'ils admettent le même principe social : l'intérêt général avant l'intérêt individuel, ou plutôt le bien

de chacun par le bien de tous, avec un gouvernement représentatif comme instrument actif, comme régulateur et initiateur.

A son tour, la France a devant elle, de même que la Belgique, des hostilités de principe et des rivalités pour la puissance et la richesse dans les nations continentales qui l'avoisinent et l'ensèrent. Elle a l'union politique des gouvernemens fondés sur le droit divin, et l'union commerciale allemande. Enfin, et plus que les Belges, nous représentons le principe de la souveraineté du peuple, nous sommes l'expression la plus avancée des idées et des institutions modernes dans l'ancien monde.

Une telle position et de tels précédens veulent parmi nous un gouvernement fort, vigilant, prompt au mouvement et à l'action sur toutes ses frontières. Tout cela veut également des transports à bas prix, afin de soutenir la concurrence matérielle, non moins sûrement que la concurrence morale et politique. L'État français a donc besoin d'avoir sous sa main, à l'égal de l'État belge, les rails, les locomotives, les waggons du royaume entier, pour leur commander à volonté des manœuvres unitaires, sûres et rapides, sans être obligé de briser d'abord les entraves multiples, que ne manquerait pas de lui opposer l'inertie ou l'intérêt de compagnies isolées et anarchiques. Il importe donc qu'il dispose des tarifs et des péages, afin de rester juge de ce que demanderont successivement les intérêts généraux de la production et de la consommation nationales. Car s'il n'est pas maître du taux de ces

tarifs et de ces péages, il est impossible que la prospérité commerciale de la France se fasse vite, et il n'y a pas de justice distributive possible, si les compagnies gouvernent ces choses.

C'est à cause de toutes ces analogies de position politique et de constitution sociale, que l'exécution par l'État en Belgique est pour la France une expérience décisive. Il n'est aucun moyen, aucune combinaison matérielle, aucune décision administrative, aucune loi dans l'organisation des chemins de fer en Belgique qui ne convienne parfaitement à la France, et ne puisse s'obtenir ou de la législature, ou de l'opinion, ou des habitudes du pays.

Si l'on prétendait que les Belges étaient murs pour l'association, et pour les concessions à l'anglaise et à l'Américaine, j'opposerais le scandaleux dénouement des sociétés en commandite par petites actions en Belgique et en France; tout le monde sait qu'à un engouement insensé a succédé une crise qui eut inévitablement enveloppé dans ses désastres les compagnies de chemins de fer. Le fait est d'ailleurs constant: 25 à 30 compagnies, sur 37 qui sollicitèrent des concessions à la fin de 1836, et dont un bon nombre en avaient obtenu, ont été totalement impuissantes quand il s'est agi de la réalisation des premiers fonds, ou de l'exécution des travaux, et elles sont aujourd'hui *déchues*.

Au lieu de poursuivre l'entreprise à travers l'orage, comme l'a fait l'État belge, les compagnies eussent interrompu, et des premières elles

eussent contribué à précipiter la crise. Force eut donc été de résilier ou d'accorder des modifications, des encouragemens, etc., comme on a dû s'y résigner en France tout récemment pour les compagnies de Lille à Dunkerque, de Paris à la mer, de Paris à Orléans, et de Paris à Versailles (rive gauche).

Quant aux analogies avec l'Angleterre et avec l'Amérique, nous n'en avons pas d'assez prochaines pour qu'elles se prolongent jusque dans le système des travaux publics et y autorisent une imitation suivie. Tout ce que nous avons à demander à ces deux peuples, c'est leur publicité et leur idée d'association, parce que ces moyens-là sont essentiellement bons par la nature des choses et indépendamment de la latitude et de la race ; et encore n'ai-je pas dit : leur esprit et leur *forme* d'associatton et de publicité ; car cet esprit est loin d'être irréprochable et assez avancé ; cette forme est loin de convenir d'emblée à nos habitudes, à nos mœurs, et les moyens de publicité anglais sont infiniment trop coûteux pour nos bourses.

VI.

— Suite. —

On a voulu s'autoriser contre l'éxécution et surtout contre l'exploitation par l'Etat de ce qu'en Belgique le public avait réclamé au début, par une sorte d'émeute, l'abaissement du prix des places de wagons ; et de ce, qu'en plein hiver, les

classes ouvrières avaient énergiquement demandé que les voitures non garnies, destinées au peuple, fussent *couvertes*. C'est ce que l'on a appelé l'incident belge, et l'on cite comme argument victorieux ce passage du rapport du ministre des travaux publics :

« L'incident auquel le chemin de fer a récem« ment donné lieu, ne prouve qu'une chose : c'est « que la condition du gouvernement dans l'ex« ploitation n'est pas la même que pour une « compagnie. Le gouvernement n'est pas libre « comme le serait une compagnie particnlière. « Une compagnie particulière jouit de la plus « complète indépendance ; elle fixe ses prix, les « modifie à sa guise, prend, renvoie, destitue « ou avance ses employés : personne ne se croit « le droit de critiquer ses actes, tandis que le « gouvernement doit compte de chacun des siens ».

Mais quel mal y a-t-il à cela? N'est-ce pas l'éloge des choses publiques conduites par l'État ; et la plus dure critique des choses privées des compagnies particulières? Certes, il est souvrainement bon que tout individu, toute puissance doive compte de chacun de ses actes ; sinon l'arbitraire est inévitable tôt ou tard. L'indépendance complète dont jouissent les compagnies est précisément leur irrémissible condamnation. Si le gouvernement était *libre* comme elles le sont, nous ne saurions réellement plus où puiser les motifs de notre préférence pour l'exécution par l'Etat. Qu'y a-t-il de plus désolant pour les classes sala-

riées, pour les fonctionnaires et les employés, que cette perspective d'être au service d'une olygarchie et de corporations qui peuvent *prendre, renvoyer, destituer* ou *avancer leurs employés*, et cela selon le bon plaisir de leur cupidité?

En vérité, le ministre belge ne pouvait mieux attaquer les compagnies, tout en ayant l'air de ne songer qu'à sa propre défense.

Les partisans des concessions s'y sont laissé prendre; même les plus éclairés d'entre eux: ainsi, M. Bartholony dit là-dessus : « *Il est démontré, ce qu'il était facile de prévoir, que d'aussi vastes entreprises peuvent donner lieu à de graves abus, quand c'est le gouvernement qui en est chargé.* »

Or, ces graves abus, vous l'entendez, ce sont les possibilités d'émeutes, la prétention des classes laborieuses à une diminution de tarifs, et celle non moins naturelle d'être abrités dans les voitures qui leur sont destinées : donc là où il y a émeute, il y a insuffisance de direction.

Fort bien! mais avez-vous songé que cette conclusion tombait à plomb sur vous-mêmes? quoi! de ce qu'un gouvernement peut dans l'exercice d'une attribution, rencontrer des oppositions, donner lieu à des émeutes, vous en concluez l'illégitimité de cette attribution dans ses mains! Mais les masses ouvrières, le *public des travailleurs* a soulevé des émeutes formidables dans les grands établissemens des fameuses compagnies particulières d'Anzin; il a soulevé des émeutes terribles à Lyon contre l'*industrie privée* des fabricans de soieries; à Bristol et tout récemment à Lille, à

Roubaix, etc. : les ouvriers des manufactures de laine et de coton ont exigé de l'*industrie privée* des négocians, une augmentation de salaire ; ailleurs et partout le peuple depuis dix ans demande à l'industrie privée, exige par la rébellion, plus de bénéfices pour son travail et moins d'heures de travail; convenez donc, avant tout, qu'*il est démontré, ce qu'il était facile de prévoir, que d'aussi vastes entreprises que celle de la production et de la circulation nationales peuvent donner lieu a de graves abus, quand c'est l'*INDUSTRIE PRIVÉE *des compagnies manufacturières et autres qui en est chargée*. Sachez-le donc! le temps n'est pas loin où il sera mille fois plus difficile aux compagnies et aux égoïstes détenteurs des instrumens de travail et des sources ou conditions de la richesse du peuple, d'exécuter ou d'entreprendre telle utilité que ce soit, sans donner occasion aux troubles ou aux abus graves, qu'il ne le sera a un service public ou national dans lequelle on ne *prendra*, ni ne *renverra*, ni ne *destituera* et n'*avancera les fonctionnaires et ouvriers quelconques, que la loi ou le réglement à la main!*

Et voyez où conduit cette méthode de tirer des inductions à rebours : les impôts publics ont toujours paru trop lourds aux contribuables : chaque jour les percepteurs de l'État sont exposés à l'émeute pour cette cause. Personne ne s'inquiète si l'État peut faire face aux exigences sociales les plus indispensables à la sûreté et à la liberté des contribuables. Faudra-t-il sur cette occurence d'émeute et de troubles, ôter la perception à l'ad-

mirable administration des finances pour la rendre aux fermiers généraux, ou, en d'autres termes, à l'industrie privée des financiers qui aujourd'hui convoitent les concessions, à défaut de l'ancien moyen de faire fortune que leur a enlevé la révolution de 89?

Nous pourrions pousser plus avant dans l'absurde ou dans le rétrograde, mais nous n'avons pas le droit de douter du bon sens de nos lecteurs, et l'on doit d'autant plus ménager ses antagonistes qu'on défend une meilleure cause.

L'incident belge avait si peu le caractère qu'on a voulu lui donner au profit des compagnies, que depuis environ deux ans, époque où il a eu lieu (janvier 1838), rien de pareil ne s'est renouvelé : bien que cependant l'administration belge ait décidé depuis une augmentation assez sensible dans le prix des places, et même des places à l'usage du grand nombre. Il y a eu diminution de voyageurs-peuple ; ceux-ci se sont abstenus. On a continué à maintenir les waggons découverts ; mais en petit nombre, il est vrai, et seulement pour les saisons dures, et il n'a fallu pour cela ni gendarmes, ni force armée. Quant aux froids rigoureux qui avaient donné lieu à l'incident, il paraît que l'administration a eu égard aux justes réclamations du public ; et elle a bien fait. Si quelque chose étonne, c'est qu'elle ait attendu cés réclamations. Nous croyons que si les compagnies s'avisaient d'une pareille dureté en France envers les classes qui fréquentent les waggons, elles seraient exposées à les voir désertés par la foule

en hiver, ou à soulever contre elles l'indignation de l'opinion ; et que force leur serait aussi d'obéir au vœu de l'humanité.

Quoiqu'il en soit, ce qui importe le plus dans cette question de savoir par qui seront exécutés les chemins de fer, ce n'est pas d'en refuser la propriété passagère à des intérêts particuliers, car l'expiration de la concession et, à la rigueur, le rachat mettraient toujours fin à cette appropriation individuelle ; mais c'est de ne pas leur confier l'*exploitation* de ces chemins : en la leur laissant, surtout au début, l'État manque la plus belle occasion qui ait jamais été donnée à la prévoyance sociale d'ouvrir l'avenir, de préluder à l'organisation du travail et à la réglementation de l'industrie nationale, d'y préparer les mœurs par l'évidente supériorité des résultats de la gestion d'un vaste service de roulage, comme serait celui des chemins de fer sous la direction une et toute nationale de l'État, et le contrôle souverain de chambres de plus en plus *représentatives*. Car il importe de le remarquer : c'est moins l'exécution que l'exploitation, qui exige un personne nombreux, régulier et à demeure. C'est donc dans le service d'exploitation que le classement des travailleurs peut le mieux s'effectuer.

Si l'on vient à réfléchir un instant à ce grand fait possible : l'organisation d'un personnel immense composé en grande partie des classes productives et ouvrières de la nation, où l'ordre, la hiérarchie, la discipline, la sécurité, les conditions d'avancement, la rémunération, etc. (ces

élémens constitutifs de toute association guerrière) des fonctionnaires, des employés et ouvriers les plus obscurs sont ce qu'ils peuvent et doivent être dans l'ordre de liberté et de production de la vie pacifique : si l'on songe que sous la direction de l'État, les chemins de fer et leur service devenant institution nationale, le moindre ouvrier qui y est attaché, revêt dès l'instant un caractère public et prend aussitôt, à son insçu, quelque chose de la dignité et de l'importance qui s'attache à toute fonction sociale ; si l'on considère que dès lors il s'ouvre pour lui une carrière, la possibilité de l'avancement selon ses mérites, la certitude d'une retraite dans ses vieux jours, de secours sérieux et efficaces dans ses maladies ; que dès lors il n'a plus de MAITRES *arbitraires*, et que la loi qui pèse sur lui, pèse aussi sur ses supérieurs ; on comprend comment l'avenir peut se faire : tout mystérieux qu'il soit encore, on en voit l'aurore et l'on s'achemine avec plus de confiance et de hâte vers les radieuses promesses qu'il nous réserve !

Je sais bien que ceux qui ne lisent dans l'avenir qu'avec les yeux des vulgaires préjugés, ne verront dans cette organisation des travailleurs sous les auspices de l'État, qu'une réminiscence despotique et l'absorption de toute liberté individuelle à la manière des antiques théocraties ; mais nous prions les lecteurs de ne jamais oublier que ces tendances marchent de front avec deux autres qui sont la garantie indubitable du règne de l'égalité et de la liberté, (dans la mesure compatible

avec deux autres exigences sociales tout aussi respectables et aussi nécessaires : l'*ordre et l'autorité*, ou l'*avancement* de la civilisation). Je veux parler de la participation, par le vote et l'élection, d'un nombre de citoyens de jour en jour plus grand à la direction des choses humaines, et de la représentation de plus en plus vraie de la volonté générale. Dans ce milieu, qui s'apprête pour les siècles prochains, l'autorité ne descendant plus du droit divin, ne peut plus être considérée que comme le *gérant* de la société. Ceux qu'elle oblige et gouverne, sont donc devenus ses juges réguliers et avoués. Comment l'autorité serait-elle despotique, si elle ressort périodiquement et incontestablement du tribunal de l'opinion générale, formulée par le vote exprès de l'immense majorité, sinon de tous les citoyens !

Loin donc de voir dans une organisation du travail, dans une réglementation de l'industrie ainsi garantie par le régime représentatif, une soustraction habile et indirecte de la liberté de l'industrie ou de l'individu, il faut au contraire reconnaître qu'elle seule rendra impossible l'exploitation actuelle de la majorité par la minorité; qu'elle seule complétera l'affranchissement des classes ouvrières, du gros de la nation.

Quelques uns pourront le maudire, ce régime ; mais les ouvriers, le peuple, la masse de la nation le béniront et l'acclameront : il se fera petit à petit, par la force des choses : seulement, l'on pourrait hâter l'édification du monde industriel nouveau en s'y prêtant un peu. L'État, les pou-

voirs représentatifs, ayant en main la direction des grands travaux d'utilité publique, peuvent infiniment à cet égard. Ils ne sauraient négliger de s'approprier l'exploitaion générale des chemins de fer, sa destinée et son organisation. Agir autrement, c'est prétendre que la masse ouvrière, les employés et les fonctionnaires (en général la capacité, le talent et le travail) sont encore faits pour dépendre des classes riches, des caprices du capitaliste, et qu'ils doivent se résigner à voir se perpétuer et s'enraciner de nouveau l'exploitation de ceux qui n'ont pas, par ceux qui ont; car l'on confie de nouveau les instrumens de travail, les sources et les conditions des utilités nationales, à des hommes que le hasard de la naissance ou celui du commerce anarchique et la concurrence effrénée aura favorisés. Il suffit d'une réflexion pour s'en convaincre.

Les agens d'un gouvernement représentatif, quelque élevés qu'ils soient, dépendent de plus haut qu'eux : de tout le monde, de l'opinion générale en définitive et de la morale sociale. Ainsi les directeurs d'un chemin de fer d'État sont dans ce cas : ils appartiennent à une hiérarchie qui les prime et les enserre : ils obéissent à une règle qui les borne et les assujétit.

Au contraire un directeur de compagnie, un chef d'établissement ou d'exploitation particulière est un gros banquier, un gros capitaliste, un gros propriétaire qui ne dépend que de lui-même, et dont tous les inférieurs dépendent en dernier ressort, sans appel ni cassation. Il a tout

au plus quelques associés qui font cause commune avec lui dans l'iniquité, toutes les fois que leur intérêt est d'être inique. Sa loi à lui et à eux, c'est leur intérêt, leur chose, leur caprice, leur passion, leur volonté *arbitraire*. Et c'est pourtant de la volonté d'une telle minorité, que l'on fait dépendre, de temps immémorial, l'existence et la liberté de la grande majorité des hommes ! C'est là que sont acculées les destinées des ouvriers, des employés, de tout homme qui n'a point une terre, la possession de quelques instrumens de travail, de quelque source *primitive* de production. Si l'État ne prend point dès le début la direction de l'exploitation générale des chemins de fer de notre nation, les classes ouvrières et le personnel de ce service, laissés toujours à la disposition de quelques gros intérêts particuliers qui n'ont pour guide que les inspirations de l'égoïsme et de la cupidité, continueront à vivre au jour le jour, incertains du lendemain, sans avenir, toujours dépendant de l'homme au lieu de ne dépendre que de la loi, de la règle et du devoir. Chaque groupe aura le sort des compagnies qu'il servira ; se maintenant si elles prospèrent ; mourant de faim, ou chômant et cherchant, si elles se ruinent où si elles périclitent. Les parts seront donc toujours aussi inégales, et les destinées aussi diverses, les petites souverainetés et les petits despotismes aussi nombreux, que le seront celles des compagnies qui se partageront les entreprises ; tandis qu'avec l'État, il n'y a qu'un seul maître, la loi, la nation ; qu'une destinée pour tous les agens, employés et ouvriers : celle

que leur fait leur mérite et leur utilité ; qu'une base de rétribution pour toutes les parties du grand chemin de fer national : partout enfin le même poids, la même mesure. Les portes d'airain qui barraient jusqu'ici l'accès des fonctions et des emplois à l'ouvrier proprement dit, sont brisées et abattues ; il n'y a plus solution de continuité nécessaire entre les degrès divers de la hiérarchie sociale. L'ordre d'avancement s'accorde et se prolonge jusque dans les rangs des ouvriers les plus infimes, et l'égalité devant la loi devient une vérité pour le peuple français.

J'ai la conviction profonde que l'avenir est là ; et qu'un jour ceux qui ne l'auront point accueilli, favorisé à propos et de tout leur pouvoir, seront cruellement punis, eux ou leur chère postérité.

Je le répète, il y a ici un résultat imprévu d'un intérêt majeur, c'est le classement d'une masse importante d'ouvriers et d'employés, d'hommes-peuple, jusqu'ici flottans entre le travail d'aujourd'hui et le chômage de demain.

Tandis qu'avec les compagnies pour *maîtres*, ils resteraient sujets du caprice et de la mobilité inhérente à la propriété individuelle, ils hériteraient ici quelque chose de la fixité et de la durée attachée à toute condition publique, et par suite, toute la plénitude de liberté, de dignité et d'indépendance personnelle que cette condition présuppose ou engendre.

Ce côté là de l'exécution ou même de la seule exploitation par l'État, est plein de bons germes pour les destinées ultérieures du grand nombre ;

et je ne sais rien de plus démocratique que l'organisation générale des chemins de fer et des *paquebots* de l'État, etc., bien conduite et vue des hauteurs où l'on apperçoit l'avenir avec ses fécondes promesses. La récente organisation du service des postes, par M. Comte, n'est pas autre chose qu'une heureuse application des principes que nous généralisons ici. Il devrait donc suffire de raisons si solides, fortifiées par une expérience si frappante, pour décider l'exécution ou du moins l'exploitation par l'État, sous le contrôle et l'inspiration des pouvoirs représentatifs.

Ainsi, combien serait différente la conduite de l'État et celle des compagnies! Celles-ci n'auront égard dans la fixation des salaires des ouvriers et des employés qu'à leur plus grand intérêt à elles-mêmes. Il y aura donc tendance constante, quoique sourde et oblique, à la baisse des salaires.

L'État, au contraire, lui qui est placé au point de vue de l'intérêt général et qui regarde tout le monde, pauvres et riches, ouvriers et entrepreneurs, comme les actionnaires des chemins de fer, aura donc égard aux nécessités des ouvriers; il tiendra donc leurs salaires à un taux équitable, humain et même généreux : Il le pourra et il le devra.

Pour ne citer qu'une des mille conséquences naturelles qui sortiront un jour de cette initiative de l'État et de cette régularisation du monde industriel sous ses auspices, le Ministre des travaux publics de Belgique, autorisé *provisoirement* par les Chambres, a fixé et revise au besoin un tarif maximum des journées pour chaque spécialité de

travailleurs, tant pour l'exécution que pour l'entretien. — Les appointemens du personnel d'exploitation et d'administration, sont également basés sur les proportions de la rémunération des fonctionnaires publics; et il a été établi une caisse de secours pour les ouvriers encore nomades et anarchiques de l'exécution, et une caisse de retraite pour le personnel fixe et classé à demeure, depuis le directeur de l'exploitation jusqu'au plus humble artisan mécanicien.

Les compagnies concessionnaires auraient, je l'accorde, une caisse de secours et quelques autres bienfaits inhérens à la gouverne publique, qu'elles n'auraient toujours pas la solidarité du personnel de toutes les administrations incohérentes et séparées des chemins de fer de France: et d'ailleurs qui garantirait que les compagnies continueraient et développeraient ces tendances sociales et philantropiques, puisqu'elles sont maîtresses chez elles; et que tout cela leur est facultatif? De quel droit d'ailleurs attacheraient-elles à leur destinée les destinées de la majorité des peuples! Et pourquoi n'y aurait-il pas un corps de travailleurs publics pour le génie civil comme il y en a un pour le génie militaire et pour la marine?

Si maintenant nous scrutons quelque peu *les voies et moyens de ces tendances et de ces nécessités*, nous concevons comment les classes nombreuses, en général, par leur seule admission et leur seule participation à l'œuvre d'exécution, d'entretien et d'exploitation des chemins de fer nationaux, se trouveraient constituées en mutualité effective et

sérieuse. Une caisse de retraite et de secours, sans distinction de classe, serait formée et nourrie par la retenue proportionnelle aux appointemens et aux salaires. Les fonctionnaires, les ouvriers et employés du roulage et de la messagerie générale de la nation seraient *mobiles:* comme les compagnons des anciennes corporations, ils pourraient se transporter sur tous les points du pays, avec leurs certificats régularisés; et l'on enverrait aux divers travaux en cours d'exécution, des détachemens que l'on retirerait et concentrerait à mesure des besoins. Au début, ils pourraient être préférés aux ouvriers extérieurs, mais dans tous les cas seulement où les ouvriers de la localité seraient insuffisans en nombre ou en capacité. Ils recevraient alors pour les frais de déplacement une indemnité analogue à celle des piqueurs et conducteurs des ponts et chaussées, ou si l'on veut à celle du simple soldat.

Un salaire fixe suffisant, toujours proportionné aux nécessités de la vie, et croissant avec les progrès de l'aisance générale, serait garanti à la multitude des ouvriers et des fonctionnaires: il y aurait en outre une part supplémentaire variable à répartir plus ou moins inégalement selon les spécialités de travail, selon les conditions de talent, de capacité, de mérite, ou d'utilité générale qui y seraient attachées... Et par là, se trouverait transformée en institution cette juste prescription de la révolution française: « La société est obligée de » pourvoir à la subsistance de tous ses membres, » *soit en leur procurant du travail, soit en assurant*

» *les moyens d'exister à ceux qui sont hors d'état de*
» *travailler.* »

Ici, point d'exploitation impie des ouvriers par les entrepreneurs, par les maîtres, par les intermédiaires superflus que font si bien naître et pulluler les concessions; ici point de concurrence dépréciative du salaire, d'ouvrier à ouvrier!

Mais je m'arrête: les exigences de mon sujet ne vont point au delà de ces esquisses rapides et générales. Qu'il me suffise de faire remarquer que ce serait encore là un acheminement insensible vers la fusion des diverses classes; que les ouvriers et le personnel entier des lignes d'État finiraient par être logés dans de grands établissemens propres, aérés, sains et rians. L'abonnement s'y généraliserait; ils y trouveraient la nourriture préparée comme à frais communs; chacun se pourvoirait en liberté selon ses goûts, au meilleur marché possible, etc.

Les hommes de bonne volonté s'élèveraient donc réellement à la vie civile et à la vie publique. En contact avec leurs chefs, et puisant aux mêmes sources qu'eux une part proportionnelle à leur mise en travail et en mérite, ils auraient donc la sécurité du travail et de l'existence première; et peu à peu, par des métamorphoses sociales et économiques qu'on peut prévoir et décrire, tous les ordres de travailleurs entreraient à pleines voiles dans ce grand courant de liberté positive qui convient précisément à l'association la plus complète.

Et nul doute; après cet essai d'exploitation et

d'organisation, tout le monde, j'entends le peuple, réclamerait l'application du mécanisme, le seul vraiment social, de l'industrie des chemins de fer, des paquebots et de la poste, à la navigation commerciale, fluviale et maritime.

Confier exclusivement toutes les lignes aux compagnies concessionnaires serait donc, autant qu'il m'est donné de lire impartialement dans les faits et dans la nature des choses humaines, un mal de long-temps irremédiable : leur en confier une partie seulement, en réservant l'autre à l'État, me paraît encore moins raisonnable.

Voici mes principaux motifs ; le lecteur désintéressé en appréciera la valeur.

Si l'État se réserve l'exécution et l'exploitation des lignes de 1[er] ordre, il ne peut laisser les lignes de 2[e] ordre aux compagnies concessionnaires ; car les produits sont trop douteux ; elles n'en voudraient pas, ou celles qui en voudraient feraient preuve d'une témérité que la prévoyance sociale devrait condamner et se garder de favoriser: — ces compagnies, ou plutôt leurs chefs ne tendraient donc qu'à spéculer ; et à se retirer, avant le désastre, les mains pleines.

Si l'État laisse les lignes de 1[er] ordre aux concessions, il s'ôte les moyens de compenser les déficits probables des lignes de 2[e] ordre, par les bénéfices certains de celles de 1[er] ordre ; surtout il manque le but social et politique ; il prive le commerce et le peuple français en masse de tous les nombreux et incomparables avantages attachés à l'exploitation par l'État, lesquels se résument

tous dans ce point capital : *unité de direction*, exploitation de tous les chemins de fer du pays par le pays, pour son compte et son plus grand profit.

Si l'État partage, transige davantage avec les concessions, il s'engage dans d'interminables difficultés : mieux vaut même qu'il leur laisse toute la besogne. Son intervention n'est désirable qu'à cette condition qu'elle soit *exclusive :* point de milieu. — A chaque instant il se sentirait enchaîné dans ses désirs d'améliorer sur ses chemins de fer, par l'incompatibilité qu'il y aurait entre les deux systèmes isolément gouvernés. Ainsi, il ne pourrait appliquer, le premier, un nouveau mécanisme de rails, de locomotives ou de wagons, qui entraînât d'autres dispositions et d'autres dimensions dans la superstructure, etc., sans obtenir d'abord de toutes les compagnies qu'elles transformassent leur matériel en même temps et dans le même sens que lui ; — de même, l'État n'est plus maître de ne pas établir des péages, ou d'en établir d'infiniment légers, soit en général, soit suivant les localités ; puisqu'à chaque instant, il réaliserait, par ce fait, des inégalités révoltantes entre les contrées livrées aux tarifs des compagnies, et celles qui n'auraient que des lignes d'État : souvent même cette inégalité existerait sur deux chemins de fer voisins, et les populations seraient en droit de réclamer qu'on rétablît l'équilibre des conditions. Comment justifier d'abord la faveur que l'Etat accorderait à une localité, en lui donnant un chemin de fer public?

Faudra-t-il que l'Etat élève et maintienne partout sur ses chemins les péages à l'unisson de ceux des chemins en concession ? L'on n'a point assez réfléchi qu'un compromis, un partage était impossible ou funeste à l'excès, pour l'avenir. On ne s'est point occupé de l'époque où tous les chemins se relieront et où l'on songera à se donner tous les avantages que cette jonction semblait promettre. C'est alors cependant que l'on verra devant soi des impossibilités de toutes parts, impossibilités qu'on se sera plu à créer au début, en formulant comme en Angleterre des cahiers de charges incohérens.

Le rachat, il est vrai, a été donné comme une soupape de sûreté ; et en effet, l'État se verrait forcé d'y avoir recours à tout propos dès le jour où ses chemins de fer seraient en présence de ceux des compagnies concessionnaires : malheureusement, la clause du rachat est une clause perfide ou illusoire, avec laquelle, à son insu, on leurre le pays. —On ne rachetera pas : on n'en aura pas les moyens financiers ; et si l'on rachette, l'on consommera un crime de lèze-économie ; ce sera un véritable holocauste à l'industrialisme ; une nouvelle indemnité des émigrés, que les contribuables, le peuple français aura à supporter. Mais on ne rachetera pas. A-t-on racheté le canal du Midi qui perçoit aujourd'hui un revenu de 24 pour 0/0 de sa mise ? a-t-on racheté les canaux de Loing, de Briare, etc., qui mettent obstacle à la diminution des prix de transport sur toute la ligne de Paris à Lyon ? a-t-on racheté tant d'autres ca-

naux (ou les *droits* que des intérêts particuliers ont *acquis* sur les tarifs de ces canaux) qui font que de Dunkerque à Paris, par exemple, les bateaux sont soumis à la recette de seize tarifs différens, et subissent du fait de cette multiplicité de tarifs des lenteurs et des incertitudes décourageantes pour le commerce. Déjà ne sommes-nous pas enlaçés davantage dans le système des concessions; concessions de ponts, concessions de canaux, de chemins de fer? et pourra-t-on se délivrer *légalement* par le rachat, de cette multitude de petites féodalités-concessionnistes qui grandissent en richesse et en influence politique, et qui continuent à rançonner en particulier la navigation avec le plus absurde entêtement.

Si donc on ne songe point à racheter les canaux ni même les *actions de jouissances*, on ne rachetera pas davantage les chemins de fer (1) surtout si les concessions restent le cas général, et même si elles deviennent une exception. Et d'ailleurs, n'est-ce rien que de subir inutilement les onéreuses conditions mises à cette faculté dans nos cahiers des charges? Si ces cahiers ont basé le rachat sur le taux moyen des dividendes des 10 ou 5 années qui précèdent l'acte du rachat, le pays est exposé à d'énormes sacrifices pour celui des bonnes lignes : on en peut juger par ce que coûterait le rachat des 8 *lignes d'Angleterre*, dont nous avons signalé les bénéfices

(1) M. Bartholony l'affirme comme nous ; bien que la plupart des défenseurs des concessions aient mis en avant la possibilité du rachat comme un argument en faveur de leur cause.

démesurés. — Quant aux mauvaises lignes, celles dont les revenus seraient insuffisans pour soutenir les dépenses, presque toujours le rachat arriverait quand le désastre ou la ruine des actionnaires serait accomplie ; et ce serait encore là une autre manière d'appauvrir le pays, en déplaçant les fortunes des particuliers ; sans tenir compte des souffrances morales qu'engendrent ces ruines. Enfin le sacrifice n'est pas moins inévitable si, comme en Belgique, on a décidé que le rachat s'opérerait en payant une prime de 25 pour 0/0 du capital total engagé dans le chemin.

Ce n'est pas tout : les rachats fussent-ils possibles, du moins ils ne le seraient toujours que *successivement*. — Or, il faudrait qu'ils fussent *simultanés* pour que les inconvéniens du défaut d'unité d'intérêt et de direction dans l'exploitation de tous les chemins de fer de la nation, n'existassent plus. Sans cette simultanéité, les rachats exigeront deux siècles, peut-être, avant d'être achevés, à moins qu'on ne veuille charger une ou deux générations d'un impôt révoltant.

Prenons garde qu'un jour, à force d'iniquités, ou d'impossibilités, le rachat ne se consomme sous la forme d'une vaste spoliation, dans un accès révolutionnaire ; car, à coup sûr, l'avenir s'ouvrira une tranchée quelconque à travers le système rétrograde des concessions !

Mais, a-t-on dit, l'État ne peut pas tout faire. —Non sans doute; mais il peut tout *faire faire*, soit par ses agens, soit par les compagnies *exécutantes et non concessionnaires*, comme nous l'indiquerons

bientôt ; il le peut pour son compte, à ses frais, lui restant propriétaire, lui dirigeant ; il peut *tout exploiter, tout coordonner* et *relier* à MESURE que se recevront les travaux. Il peut enfin satisfaire à toutes les légitimes exigences de l'industrie particulière ; et se donner tous les avantages qu'elle offre, sans aucun de ses inconvéniens. Il le peut par les *forfaits en bloc* ; il le peut par le *mode combiné de Belgique* ; il le peut par l'intervention des compagnies *prêteurs* et *exécutantes* tout à la fois. Et alors, il reste maître des péages, des tarifs, des améliorations et perfectionnemens successifs qui s'introduiront immanquablement dans le système des rails, des locomotives, etc. : il se conserve l'exploitation directe du service si important de la poste aux lettres et des dépêches ; il dispose d'un matériel immense pour les cas d'agression extérieure ou de troubles civils ; enfin il s'approprie les plus sûrs attributs du nouveau Dieu de la guerre.—L'État ne peut tout faire ? Pourquoi pas, s'il a des fonds suffisans qui arrivent à mesure de ses besoins, et sans les demander à l'impôt? Or, comment n'aurait-il pas assez de fonds ; puisque lui seul jouit d'un crédit illimité, de l'aveu même des partisans des concessions, lesquels croient son crédit si solide, qu'ils lui demandent de leur en communiquer une partie pour réhabiliter les compagnies auprès des petits capitalistes. L'État a devant lui la ressource si simple et si économique des *emprunts ordinaires* ; il a les *réserves de l'amortissement*, les *rentes acquises de la caisse des dépôts et consignations*, les *bons du trésor* comme

moyen *transitoire* ou ressource éventuelle ; il a les *fonds des caisses d'épargne,* les ressources que donnerait la *vente des biens communaux,* puis enfin l'*appel des actions et des souscriptions directes* de la part des localités intéressées ; et l'emploi temporaire de leurs capitaux dans l'exécution de travaux qui doivent hâter singulièrement la prospérité de leur industrie et de leur contrée.

Tous ces modes d'exécution et d'emprunt, l'État peut et doit les mener de front, les appliquer simultanément, en consultant l'opportunité, la nécessité, les circonstances; et chacun isolément, et tous combinés, suffisent largement; et rendent parfaitement inutile le mode rétrograde des concessions.

« Pour exprimer toute notre pensée, a écrit » M. Bartholony, nous dirons que l'État ne doit se » charger lui-même de l'exécution des grands tra- » vaux publics que quand malgré de larges encou- » ragemens, ils auront été refusés par l'industrie » particulière. » — Ce qui revient à dire : que l'État exécute lui-même toutes les lignes qui n'offrent point de bénéfices certains et considérables, et qu'il abandonne les bonnes affaires aux concessions. Cette incroyable prétention a été exprimée dans les journaux et les brochures sans aucun voile. Mais qui est-ce qui paiera la charge résultant de l'exécution des lignes *improductives*? —tout le monde : — et qui profitera des dividendes obtenus sur les lignes productives? quelques uns, les compagnies concessionnaires. — Et l'on appelle cela de la justice, un bien, une économie pour la

nation !.... Ce que veulent les concessionnistes, ce n'est donc pas le meilleur mode, le plus économique pour le commerce et l'industrie ; mais le plus propre à favoriser d'égoïstes ambitions : car il est évident que si l'État se chargeait des productives et des improductives, il établirait un équilibre entre les bénéfices des premières et les déficits des secondes.

Ya-t-il des bénéfices certains dans l'exécution et l'exploitation des lignes principales, telles que celles de Rouen, de Lille, d'Orléans, lignes politiques ou non politiques?qu'il s'en empare pour cette raison même; qu'il exécute, ou si l'on aime mieux, qu'il fasse exécuter par des entrepreneurs-libres;et puis qu'il exploite, et qu'il réalise lui-même les bénéfices au profit des contribuables, afin de pouvoir faire exécuter aussi les lignes de second et troisième ordre, lesquelles sans cela seraient délaissés à tout jamais par les compagnies. — En procédant autrement, le pays serait donc doublement dupé : dupé pour avoir donné à des corporations le moyen de le rançonner sur les bonnes lignes; dupé pour n'avoir trouvé personne qui voulut se charger des mauvaises.

Partant toujours de cette fausse notion économique, qu'ils sont les chefs naturels et obligés des classes salariées, qu'ils ont droit à des *gains excessifs*, sans doute pour le plus grand bien-être de ceux qui n'ayant rien n'obtiendront d'eux qu'un même bénéfice en retour de leur travail de bête de somme ; enfin, prétendant que l'État leur doit les occasions de s'enrichir sans être assujétis à

d'autre autorité qu'à celle de leur bon plaisir, les gros capitalistes, les gros entremetteurs-industriels et les capacités entreprenantes, proposent sérieusement une alliance à l'État. Cette alliance consisterait de sa part en une garantie d'intérêt pour les capitaux engagés par les compagnies, dans le cas où les produits des entreprises ne rendraient point les 4 pour 0/0 d'intérêt ordinaire.

Je l'avoue : cette demande d'une garantie d'intérêt est pour moi incompréhensible : est-ce qu'en général, dans le monde commercial, le producteur qui se charge de livrer à tel prix, avec telle qualité, un objet quelconque, ne le fait point à ses *risques et périls?* est-ce qu'il exige de ses pratiques, une garantie au delà de la complaisance qu'elles ont de lui fournir l'occasion de gagner de l'argent? tant pis pour son intérêt s'il exécute mal, s'il ne réussit pas dans l'opération de la production; si l'objet se casse, se détériore dans ses mains, en le travaillant!. Il n'est payé, et il ne trouve un bénéfice que s'il livre intact et dans les conditions préconvenues. (1) — Il doit en être de même de l'État aux compagnies, et à bien plus forte raison; puisqu'ici c'est le producteur qui vient au devant du consommateur, la demande qui sollicite l'offre ; que dis-je, puisque c'est le producteur,

(1) L'État assure-t-il aux ouvriers du travail; aux petits gens le bénéfice qu'ils attendent de leur production; aux fermiers une abondante moisson? Si les denrées baissent au marché, si les produits ne s'écoulent pas, l'Etat dispose-t-il en faveur de la masse prolétaire et moyenne, de *la garantie d'un minimum d'intérêt* pour leurs entreprises? Non, sans doute. Eh bien! à plus forte raison doit-il en être ainsi des entreprises des riches.

les compagnies, qui tyranisent le consommateur, l'Etat, afin qu'il achète leur denrée, leur intervention dans un marché et dans une œuvre que lui, l'Etat, accomplirait et veut accomplir parfaitement sans elles. L'Etat n'a nul besoin des concessions : il peut s'en passer; et la preuve c'est qu'il s'en est fort bien passé jusqu'ici en exécutant les nombreux et impérissables travaux publics que nous voyons étendus et incrustés sur notre territoire. Que vient-on alors lui imposer la condition d'une garantie d'intérêt pour une participation qu'il ne réclame pas, qu'il redoute même comme devant être funeste au pays!

Donc, si l'on veut qu'il partage les chances mauvaises en accordant cette garantie, il faut qu'on l'admette franchement au partage des bonnes; ou bien l'État restera neutre, et les compagnies concessionnaires exécuteront réellement à *leurs risques et périls*. Et ceci ne contredit nullement comme il pourrait sembler, ce que j'ai dit du peu de convenance qu'il y avait pour l'État de mettre l'industrie des particuliers dans le cas de se ruiner en se vouant au service de la nation. Cela prouve seulement que l'État doit n'accorder et l'industrie privée ne demander ou n'accepter que les entreprises qu'ils savent l'un et l'autre offrir de suffisans bénéfices, ni plus ni moins.

Mais voici l'aboutissant réel :

La société peut-elle se passer des compagnies concessionnaires? Si elle le peut avec profit, qu'elle le fasse; et qu'elle impose à leur participation d'équitables conditions. — Si elle ne le peut

pas absolument, et que l'avantage d'avoir vîte, par elles, des chemins de fer nombreux, qu'on ne pourrait réellement pas se donner sans leur participation, que cet avantage, dis-je, soit plus grand que ne sera *gaspillante*, *incertaine* ou *onéreuse* l'intervention de l'industrie concessionnaire, alors qu'on donne aux compagnies, des mines du Pérou à conquérir ; que l'intérêt dans tous les cas soit garanti ; alors du moins, il sera bien clair qu'on sait ce que l'on fait ; et l'industrie *désintéressée* ne pourra plus parler de l'économie de ses services.

La garantie de 3 p. 0/0 d'intérêt, plus 1 p. 0/0 d'amortissement, n'est proposée à l'État par les amateurs de concessions, que dans le but avoué de rendre la confiance aux petits capitaux ; c'est-à-dire qu'on lui demande naïvement de prêter son crédit, afin que les concessions retrouvent faveur, afin que les directeurs-nés de ces concessions retrouvent une confiance qu'ils ont perdue pour en avoir étrangement abusé : mais encore une fois, cela serait convenable si l'État lui-même, et l'intérêt bien entendu du pays, appelaient ce mode d'exécution ; mais loin de là, si l'État et le public le subissent, c'est qu'ils y seront forcés par une majorité dans les chambres. Le régime des concessions sera pour l'État une défaite mais non une victoire. Cette demande de garantie ne ressemble pas mal à la prière de certaines gens qui disent aux faibles : Prêtez-moi votre assistance, afin que je consomme mieux votre dépouille. Cela donc devient dérisoire. — Si les compagnies conces-

sionnaires n'ont plus de crédit, comme on l'avoue, c'est la meilleure preuve qu'elles doivent *s'éloigner;* si l'État en a, et beaucoup, et *lui uniquement,* c'est preuve qu'il *doit exécuter* ou faire exécuter à ses frais au plus grand profit de la nation en masse.

Mais j'admets qu'il en soit ainsi : que l'industrie particulière doive en général exécuter plus vite et à meilleur marché que les ponts et chaussées. Eh bien! même alors *les concessions sont encore absolument inutiles;* car il y a mieux qu'elles, même en dehors de l'État, même dans les rangs de l'industrie particulière, et sans sortir de la sujétion des compagnies et des ingénieurs civils. — Seulement nos compagnies ne sont plus concessionnaires, n'ambitionnent ni péages, ni exploitation. Ce sont celles dont j'exposerai bientôt la constitution dans l'hypothèse de l'exécution *exclusive* par l'État, ou plutôt à ses frais. A ces compagnies-là on garantit plus qu'un minimum d'intérêt, dans toutes les hypothèses; 4 et 5 p. 0/0, plus une prime éventuelle, plus les bénéfices presque certains de leur *forfait.* Et cependant les tarifs restent libres, et l'exploitation et l'unité de l'État sont partout conciliables avec cette intervention de l'industrie privée. Et l'*esprit d'association* est encouragé; et l'alliance la seule possible de l'industrie particulière avec l'État est consommée: du moins, il n'y en a pas d'autre à espérer dans notre siècle.

L'alliance de l'intérêt individuel et de l'intérêt collectif ne peut se serrer véritablement que par le nœud du *dévouement* de chaque égoïsme à tous

les égoïsmes ; or ce nœud là manque tout à fait à notre monde industriel et et à la société tout entière ; ou du moins il est si relâché que cela équivaut à une rupture.

L'alliance qu'on demande n'est point inspirée par un but élevé, national, désintéressé. Elle est une conception du génie de l'industrialisme : la plupart de ceux qui la prônent, idolâtrent plus ou moins ouvertement le veau d'or. L'on veut gagner de l'argent. C'est un acheteur à exploiter que l'on voit dans la nation, dans la patrie ! Ce n'est pas sa prospérité, sa splendeur ; ou bien certainement ce n'est que *par dessus le marché*. On se rirait même de celui qui leur croirait un tel but.

On s'est beaucoup appuyé de l'exemple du gouvernement anglais : il consacre, à la vérité, *un fonds de secours* aux compagnies qui périclitent passagèrement ; mais on n'a pas voulu y voir le signe que ce pays était dans une mauvaise voie. C'est là une disposition que commandait et qu'a suggéré l'imperfection de leur système d'exécution des travaux publics ; mais non pas du tout, au contraire, le signe de sa perfection. Il ne faut donc pas s'y tromper : les Anglais ont tort et raison dans ce même fait ; tort de maintenir le *laissez faire de l'égoïsme* dans ce qui touche si évidemment à l'intérêt général, à l'égalité des conditions, à l'équitable distribution des richesses entre les citoyens d'une même nation ; raison de pallier autant que possible les inconvéniens de ce régime, dès qu'ils l'ont adopté et laissé mettre en pratique. Il en est, en général et par

usage, en Angleterre, comme il vient d'en être en France, par accident, j'espère : le gouvernement et les chambres avaient eu, il y a deux ans, l'inconcevable imprévoyance de *laisser faire* deux agglomérations d'égoïsmes qui voulaient deux chemins de fer de Paris à Versailles, on ne sait trop pourquoi ; mais apparemment parce que l'intérêt privé des compagnies est clairvoyant ; qu'il a le tact des affaires, qu'il sait où sont les besoins et les chances de succès, et qu'il porte toujours son intérêt où est celui du pays... Mais peu importe... L'une des compagnies se ruinait du fait de ce double emploi, et les travaux étaient en pure perte si l'état ne venait au secours. L'État avait eu tort : il eut raison de réparer, d'amoindrir ses torts autant qu'il était en lui, en prêtant 5 millions à la rive gauche. En Angleterre, le *fonds de secours* a un emploi précisément analogue à celui des 5 millions. C'est le fonds des sinistres occasionnés par un funeste système, et pas autre chose. Ne parlons donc ni de subventions, ni d'avances, ni d'intérêt, ni de prises d'actions, ni même de prêts en faveur des concessions ; car les concessions sont inutiles d'abord ; et ensuite elles sont pernicieuses à l'excès avec ou sans subvention, intérêt, avance ou prêts ; mais plus encore avec ces secours et ces primes d'encouragement. — Il ne s'agit point d'encourager, il s'agit de détruire ou de tourner le mal.

Il est vrai, l'Amérique, à son tour, fait des avances ou prend des actions dans les entreprises des concessionnaires ; mais nous interprétons toutes

ces dispositions comme nous venons de faire pour l'Angleterre. Cela ne prouve pas que la France doive imiter l'Amérique ou l'Angleterre : cela prouve seulement que l'individualisme triomphe aux États-Unis comme en Angleterre; car les concessions, c'est le désordre, l'anarchie; c'est la décomposition des élémens constitutifs d'une société bien réglée. C'est ce même esprit d'individualisme et de décomposition sociale, qui a présidé à la législation américaine sur les banques particulières et qui la maintient. Aussi quels résultats désastreux! quelles crises périodiques dans le crédit, les finances et le système monétaire de l'Union!

L'idée de l'intervention et de la solidarité de l'État dans les chances mauvaises des compagnies concessionnaires repose donc sur cette hypothèse, toute gratuite et insoutenable: que l'État a besoin des concessions, et que les concessions sont le meilleur moyen d'appeler le concours de l'industrie particulière et d'encourager l'esprit d'association.

D'ailleurs, de tous les moyens imaginés pour assurer cette solidarité, il n'en est pas un seul qui ne tourne au préjudice de l'État et au gaspillage d'une partie des fonds dans chaque entreprise, de quelques précautions que l'État s'entoure, si les directeurs et le conseil des compagnies concessionnaires ne se distinguent point par un degré d'intégrité et de désintéressement qui, je l'avoue, ne me paraît plus de nos jours qu'un rare phénomène. C'est donc ici affaire de moralité de la part des concessionnaires, et de *tact* de la part des pouvoirs chargés d'accorder la garantie. Mais, qui

peut songer à bâtir solidement sur cette donnée ; qui peut se flatter de reconnaître la moralité? Du moins dans l'exécution par l'État, le choix des agens que l'on veut mettre à la tête des travaux n'est point irrévocable comme le sera celui d'une compagnie. Dès que la garantie est accordée sur la foi de quelques hommes qui vont diriger une compagnie, le pacte est fait, il faut en subir les suites; et si la direction passe dans d'autres mains, ou si seulement on s'était trompé sur les premiers directeurs, on est forcément fourvoyé.

La combinaison d'un minimum d'intérêt, ou de tout autre mode de solidarité et de sacrifice de la part de l'État, ne sera soutenable que dès le jour où l'on aura trouvé un bon mode de constitution intérieure des compagnies. Tant que les concessions seront la propriété de quelques individualités financières ou industrielles; tant qu'elles ne seront pas accordées aux *seuls souscripteurs collectivement;* tant que l'influence descendra *d'en haut* dans ces associations par action, et que les souscripteurs ne seront considérés que comme des prêteurs qui n'ont rien à voir dans la gestion et à qui les concessionnaires revendent si chèrement leur privilége ; tant que les directeurs et gérans ne seront pas intéressés par une première mise immobilisée, et que le transfert des actions ne sera pas interdit en général jusqu'à ce qu'il y ait des produits connus..., l'intérêt sera donné en pure perte; il sera un allèchement à l'agiotage, quelque bas fût-il, cet intérêt.

La garantie modique de 3 p. 0/0, pense-t-on,

aurait pour effet certain de ne séduire que des capitalistes sérieux, et particulièrement les intéressés des localités traversées, qui trouveraient de suffisans bénéfices dans les avantages indirects produits par la *plus value* de leurs terres, de leurs capitaux mobiliers, etc. Mais les agioteurs d'actions ne se contenteraient pas de si peu, dit-on : — Je crois que l'on se trompe : on oublie que, outre la certitude de cet intérêt, il reste la probabilité assez certaine d'obtenir *un jour* un dividende; car l'on ne trouvera de petits souscripteurs dans les localités traversées par une ligne, ou ailleurs, qu'à la condition que cette ligne ait des élémens de rapport et une utilité prochaine suffisante. On pourra donc alors légitimement compter sur un dividende pour l'avenir, d'autant plus que les agioteurs se complaisent à faire valoir cette propriété des chemins de fer de multiplier les bénéfices à mesure que leur jonction s'opère et que le nombre s'en augmente. Il y a donc encore ici un appât de plus : la perspective de 3 p. 0/0 d'intérêt, en cas d'insuccès. — Il faut bien tenir pour dit qu'on ne trouvera pas d'actionnaires sérieux pour les lignes qui ne promettent pas d'être prochainement et notablement *productives*, à moins que l'État lui-même ne soit l'emprunteur.

Je ne dirai rien du mode des *subventions*. Il est presque désavoué par les partisans mêmes des concessions et d'une participation raisonnable de l'Etat. C'est en effet une dilapidation évidente, une prime qu'on donne à partager entre les grosses têtes des compagnies. La subvention promise à la

compagnie du nord dont M. Cokerill était le représentant, n'avait pas été considérée autrement par le personnel intéressé dans cette vaste entreprise ; du moins, en Belgique, plusieurs hommes qui paraissent bien renseignés, n'en doutent point.

Je ne conçois pas davantage que l'État accorde des *avances* aux compagnies qui ne consentiraient point à la limitation de leurs dividendes, et ne montreraient point une grande docilité envers l'État; puisque ce serait avouer qu'on veut tenter fortune. — Qu'elles fassent alors à *leurs risques et périls;* car si elles ne réussissent pas, l'État perdra une portion de ses avances; et si elles réussissent, il aura demandé aux contribuables des capitaux, qui devaient profiter à ceux même qui leur auraient imposé des tarifs exorbitans, des capitaux qui devaient même les aider à arriver à cette fin !—Les avances ont l'avantage, pour les compagnies, de les laisser peut-être libres dans leur gestion ; mais *les prises d'actions*, ont l'avantage pour l'État de le faire intervenir naturellement par ses délégués dans la conduite de l'entreprise. — Toutefois, quant au système des avances, il est dans nos mœurs françaises de considérer une avance de l'État comme un prêt qui n'a point d'échéance rigoureuse, et dont on peut reculer indéfiniment le remboursement. A la vérité, les avances ont l'avantage sur la garantie d'intérêt de laisser à l'État la perspective de se trouver un jour légitimement propriétaire des travaux, en cas de non paiement définitif; mais en même temps cette

perspective de priviléges hypothécaires éloignera les petits capitalistes de bonne foi.

Reste *le prêt moyennant intérêt*. Ce mode me semble peu convenable. L'État ne peut décemment prêter qu'à des compagnies honorables; or, ces compagnies là n'empruntent que parce qu'elles ne sont pas florissantes, quoique économes et honnêtes; et dans ce cas il y aurait rigueur sinon injustice à les grever d'un intérêt. Mais si c'était pour *bénéficier* qu'une compagnie empruntât, alors ou l'État devrait refuser le prêt, ou il pourrait fort légitimement exiger un intérêt.

Néanmoins, pour tout homme prudent, le prêt et l'avance appèlent l'intervention et le contrôle du gouvernement, tout autant que le minimum d'intérêt : nous retrouvons donc ici toutes les incompatibilités, tous les subterfuges, toutes les tracasseries inhérentes au mode mixte : si l'État néglige d'intervenir minutieusement, il est solidaire des gaspillages inévitables de l'industrie cupide. S'il intervient, il chasse les actionnaires honnêtes, il décourage les amateurs de consessions, il épouvante l'esprit d'association à l'anglaise.

Enfin, en appliquant toujours les mêmes principes qui nous guident ici, à la question de savoir si l'on doit prélever sur le capital social les sommes nécessaires pour payer l'intérêt de chaque action *pendant l'exécution des travaux*, je suis conduit à contredire encore les partisans des concessions. Dans le monde commercial, ceux qui entreprennent une affaire n'attendent d'intérêt qu'à l'époque où les produits se réaliseront. Si les pe-

tits actionnaires ne peuvent pas attendre quatre ou cinq ans pour toucher l'intérêt de leur mise, c'est la preuve que la combinaison à laquelle on veut les faire participer est mauvaise. Qu'ils se contentent donc de prêter à l'État, ils seront servis en toute sécurité ; ou bien qu'ils agissent à *leurs risques et périls;* car enfin c'est trop d'exiger un intérêt annuellement servi, et l'espoir d'un dividende *illimité*. Pour qu'il en fût autrement, il faudrait que le pays eût besoin des concessions. Or, je le dois répéter, le pays peut s'en passer : il ne peut donc les accepter qu'à *leur corps défendant*, comme cela se pratique dans les transactions ordinaires du monde commercial.

RÉSUMÉ ET CONCLUSION DE CETTE DEUXIÈME PARTIE.

Voici donc à quoi nous aboutissons :

Les instrumens de l'œuvre, les ingénieurs, sont bons : tout le monde le confesse, même les entrepreneurs de concessions. Et chaque parti se propose de s'en servir. On ne peut se passer d'eux en aucune façon.

L'administration centrale jusqu'ici est imparfaite ; mais d'un autre côté, c'est un fait dont aucune personne sincère ne doutera bientôt plus, que les directeurs-banquiers, les financiers-spéculateurs de l'esprit d'association à l'anglaise, ne sont pas plus parfaits, qu'ils sont au contraire beaucoup

plus éloignés de la perfection que l'administration publique.

Il faut donc réformer quelque part. Or, ce doit être là où la réforme a le plus de chances de réussir, où elle est le plus simple, où elle porte sur moins de volontés et d'intérêts.

Mais il est clair comme le jour, qu'une seule et unique administration centrale offre plus de chances de se réformer qu'une ou deux générations entières, que tout un public habitué à l'atmosphère *anti-sociale* de la Bourse, à la concurrence acharnée et à la pratique avouée du chacun pour soi.

N'est-ce pas là une conclusion décisive et qui vous emporte malgré vous?

Et pourquoi ne le dénoncerai-je pas! Nous avons affaire à une oligarchie naissante de nouvelle espèce, qui prépare une nouvelle glèbe, une nouvelle sujétion aux classes nombreuses. Il faut la dérouter! on le peut en lui refusant d'abord les concessions et les péages qui favorisent ses vues, et qu'elle réclame avec tant de persistance.

Que si l'on s'entêtait davantage dans cette voie et qu'on laissât se propager ou s'enraciner le funeste préjugé des concessions, il acquerrait force de loi, et la prescription s'entendrait sur la plaie pendant des siècles, jusqu'à ce qu'elle fût tellement envenimée et sentie qu'on essayât du remède terrible des spoliations révolutionnaires.

Si le frein de l'industrie doit être tenu par quelque main, c'est par la main de l'autorité nationale *représentative*. Qu'elle règne donc, cette autorité; qu'elle règle au profit de la liberté et de l'égalité de

tous les citoyens, cette belle invention des voies rapides! Que la circulation publique soit dégagée des liens compliqués de l'industrie privée et de ses rançons onéreuses. Qu'on écarte la fiscalité et le privilége, déguisés sous cette maudite forme des concessions! Ils ne valent pas mieux, exercés au profit des compagnies concessionnaires, qu'au profit des courtisans et des rois du droit divin. Ne créons pas de nouveaux fermiers généraux. S'il y a des revenus à tirer des chemins de fer, que ce soit l'État qui les perçoive directement par un corps exprès.

Voilà la véritable économie :

Les chemins de fer sont des voies prédestinées pour servir de point de passage aux nationalités. Que l'industrialisme n'y touche donc pas, et n'altère point un caractère aussi sacré.

C'est par les chemins de fer que doit se préparer et se couler, pour ainsi dire, la fusion européenne : ne les laissons donc pas entre les mains d'hommes placés au point de vue rétréci et myope de l'argent, du *doit* et *avoir* de la boutique!

Si l'État n'est point en mesure, s'il est impuissant, que l'exploitation appartienne plutôt à tous pour l'usage; qu'un matériel immense de locomotives et de waggons se façonne à l'envi dans tous les ateliers de la nation, et qu'il soit, de par la loi, à la disposition du pouvoir exécutif, quand l'exigera le salut du peuple.

Mais non! l'État peut s'il *veut*. Qu'il ose donc! qu'il possède et gouverne ce matériel; qu'il se fasse la grande et vigilante maison de roulage et de circulation de la France entière, soit à l'aide d'un tarif

uniforme, mais léger, pour tous les pays; soit gratuitement sans péages, à mesure qu'il sera possible financièrement; soit enfin en diversifiant à l'infini les tarifs selon les notions d'une justice éclairée, et en les annulant même en faveur de contrées maltraitées par la nature !

Si l'on se porte par la pensée dans un avenir assez prochain, l'on verra toutes les nations qui touchent la France, l'embrassent et la circonviennent en quelque sorte, on les verra sillonnées par des chemins de fer, rattachés fortement à l'unité d'action et à l'obéissance passive sous la main prompte, toute puissante, du pouvoir central. Sans doute, l'Autriche, la Prusse, la Russie, l'Allemagne entière, se confieront peut-être aux concessions; mais dans ces pays, grâce aux mœurs et aux traditions *paternelles* ou autocratiques des gouvernemens, les concessions sont octroyées dans un tout autre esprit, et reçues avec une bien autre docilité que parmi nous. Le gouvernement y sera paternel, à condition que les *sujets* s'y montrent *flexibles* et *sages* comme de bons fils. Les statuts des sociétés et le cahier des charges y sont tels que la destinée des compagnies est dans les mains du pouvoir. La lettre ou les réserves sont tuantes; et la bonne gestion, la gestion dans le sens social et politique peut seule sauver les compagnies.

Or, en présence de cette unité, que ferait l'anarchie des chemins de fer en France? N'est-il pas évident que le pouvoir trouverait dans cet état de choses, une infaillible infériorité pour ses mouvemens stratégiques, et que les rôles seraient chan-

gés entre les nations continentales? L'unité nationale, qui jusqu'ici a fait notre force, passerait à nos voisins ; nous tomberions, en fait de matériel, dans la féodalité germanique d'autrefois! Comment! lorsque le gouvernement français voudrait se mettre en campagne et sauver la patrie, il devrait commencer par faire une très humble requête aux toutes puissantes seigneuries des chemins de fer, et se donner, peut-être par une réquisition violente, l'usage de leur matériel! Et pour chaque mouvement de troupes à opérer du midi au nord, des Pyrennées aux frontières rhénanes, il faudrait expédier ses ordres à une foule d'intérêts plus ou moins hostiles, à des chefs d'exploitation placés au point de vue de leur *chose*, et primer ainsi tant de volontés mal disposées ou indifférentes, par la crainte de la loi pénale ; et tout cela!... avant d'avoir des convois nombreux, des locomotives rugissantes, pour sauver la patrie en danger!... Tandis que la Prusse et la Russie mettraient d'un seul vol de locomotives toutes leurs populations armées au bivouac à nos portes et sur notre territoire!... cela ne se peut faire!

S'il en est ainsi, la France n'a plus à choisir entre son corps national des ponts et chaussées et les oligarques de l'industrie particulière. Il y a ici force majeure, le salut du peuple français y est engagé.

D'ailleurs ce que cherchent comme à leur insçu les populations européennes, c'est un système simple et rapide de communications internationales. Or, il ne peut exister, ce système, si les

chemins de fer deviennent autant de propriétés privées et de services distincts qu'il y aura de troncs, de rameaux et de branches; si les tarifs et les us et coutumes de chaque ligne, sont multipliés à l'infini; si, pour commander le sacrifice public à tant d'intérêts, le pouvoir doit user et perdre incessamment la plus grande partie de ses forces vives?...

Cependant, comme après tout la plupart des compagnies ne se mêlent d'entreprises que pour avoir une clientelle, et que cette clientelle ne vient à elles qu'autant qu'elle y trouve son intérêt, quelque médiocre qu'il soit, il s'ensuit que l'exécution par l'industrie privée ne peut jamais être dans le *cas général* un mal absolu, mais seulement un moindre bien. Le public, avec elles, paiera plus cher qu'avec l'État, cela me paraît de la dernière certitude; mais d'un autre côté il paiera nécessairement aussi moins cher qu'avec l'ancien régime de transport et de communication; ou bien le public ne fréquentera pas les chemins de fer. Donc, si l'opposition des hommes influens est invincible, si l'adhésion de l'opinion publique était acquise à l'industrialisme, ce dont je doute, il faudrait prendre la puissance d'action où elle serait, en appeler aux générations à venir, se confier pour le reste dans leur sagesse et leur courage et un peu aussi dans la *force des choses;* et alors la question pour l'État se réduirait à chercher les moyens d'empêcher le plus possible les spéculations frauduleuses, et de rendre la gestion honorable.

Or, comme en réalité, l'on reste irrésolu devant

cette alternative; comme les deux modes exclusifs, et leur union par une combinaison mixte, ont chacun des chances d'être adoptés, nous croyons utile de systématiser pour les trois hypothèses ce que nous croyons les meilleurs moyens de se servir des ressources et des instrumens qui seront *offerts* par la nécessité, ou imposés par la raison du plus fort.

TROISIÈME PARTIE.

ORGANISATION. — VOIES ET MOYENS.

I.

Exécution par l'État.

Tout ce que j'ai amassé de critiques jusqu'ici, tend à prouver que l'État est préférable aux compagnies concessionnaires ; mais c'est à la condition que le corps et l'administration centrale des ponts et chaussées se conformeront aux exigences de leurs attributions nouvelles. Chaque fois que je leur ai accordé la supériorité sur *l'industrie concessionnaire*, ça été dans l'hypothèse qu'ils se modifieraient. On les avait organisés pour conserver et entretenir, bien plus que pour créer ; pour imiter et transmettre, bien plus que pour initier et innover. Aujourd'hui, c'est la création et l'initiative qu'on leur demande ; — Ils ne devaient que construire, exécuter, entretenir les routes et les canaux ; ils devront s'immiscer, sinon présider à l'exploitation des chemins de fer ; enfin ils étaient l'administration des ponts et chaussées ; ils devront être l'administration des ponts, des chaussées et des *railways*. Si l'on ajoute ainsi à leur titre, il faut bien qu'on ajoute à leur organisme et à leurs attributions ; il faut bien qu'ils se trans-

forment, eux, leurs règlemens et leurs traditions.

Il y a quatre hypothèses générales, auxquelles aboutissent toutes les hypothèses particulières que je pourrai faire :

1°. Ou les ingénieurs de l'État et l'administration centrale se borneront à la haute direction, à la coordination systématique des chemins de fer d'État ; ils élaboreront les projets, formuleront les cahiers de charges ; prépareront les bases des enquêtes, présideront aux adjudications publiques, etc.; et l'œuvre d'exécution proprement dite, celle d'entretien et même d'exploitation, sera dévolue à des ingénieurs civils, opérant à forfait et avec liberté, soit pour leur compte, soit pour celui de compagnies de petits capitalistes qui les auront commandités, etc.,—et cela sans que les ingénieurs de l'Etat ou leurs conducteurs interviennent autrement que pour juger l'ensemble de chaque entreprise partielle, tenir compte des travaux, des approvisionnemens, et consommer la réception provisoire.

2° Ou le corps des ponts et chaussées concevra, dirigera, exécutera, entretiendra et exploitera lui-même tout-à-la fois, par l'intermédiaire *passif* d'entrepreneurs et de fournisseurs, suivant le mode ordinairement suivi pour les routes, ou plutôt suivant absolument le système belge que j'ai exposé dans la 1re partie de cet écrit, ou enfin suivant une combinaison fort analogue à celle-là.

3°. Ou l'œuvre entière des chemins de fer sera abandonnée aux concessions ; et le personnel et

l'administration des ponts et chaussées se borneront à l'examen ou à la formation des projets, à tous les préliminaires de la concession, à la surveillance des travaux, à leur réception, à la police de l'exploitation, etc.

4°. Ou enfin, il y aura exécution simultanée : par l'Etat, pour certaines lignes ; par les concessions, pour certaines autres ; et les ponts et chaussées cumuleront alors les attributions qui leur reviennent dans les trois premières hypothèses.

Dans toutes les hypothèses, il faut que le personnel des ingénieurs ait plus de liberté d'action, plus de pouvoirs ; que l'administration centrale ait moins de formalités, moins de lenteurs et d'attraction ou force centrifuge pour tout ce qui est décision d'ordre secondaire et détails d'exécution ; il faut enfin que la filière inutilement assujétissante des préfets, des maires, des ingénieurs en chef des départemens, etc., soit interrompue ; il est même indispensable que le personnel d'exécution des chemins de fer ne soit en rien dépendant des membres supérieurs du corps, classés et sédentaires dans les départemens ou à Paris ; en d'autres termes, il faut au ministère des travaux publics, une *division spéciale des chemins de fer*, tout-à-fait distincte et séparée du service ordinaire des ponts et chaussées ; ayant à part sa hiérarchie, ses us et coutumes, ses franchises et ses attributions, selon que les circonstances et le besoin de décision ou d'action prompte en décideront ; car c'est ici de l'imprévu et de l'extraordinaire.

Je dis : *il faut*, parce qu'il ne peut se faire qu'on transporte, dans la grande et pressante création qui se prépare, et que les plus chers intérêts de la France commandent impérieusement, un régime administratif qui fait, qu'à l'heure même encore, un maire du département du Nord, voisin du chef-lieu, et qui voit souvent le préfet, en soit à sa dix-neuvième vacation, et à son troisième mois d'attente pour obtenir la permission de replâtrer un mètre carré de façade à sa maison, réparation qui est estimée ni plus ni moins à 35 sous ; lorsque d'ailleurs sa maison est située sur l'alignement ! — Et ce n'est pas uniquement le public qui est victime de ces lenteurs, c'est le personnel des ponts et chaussées lui-même. Pour m'en tenir aux moindres inconvéniens (je devrais dire aux inconvéniens le moins aperçus, parce qu'ils ne frappent que le faible et le pauvre), les écritures qu'exige le paiement du salaire des cantonniers, sont tellement nombreuses que ces agens, malgré leurs démarches, ne peuvent toucher ce qui leur est dû en qualité d'employés de l'administration, que *six semaines au moins après* l'expiration du mois échu !

Je ne puis me défendre de mettre sous les yeux du lecteur un *specimen* des formalités aujourd'hui en vigueur pour les actes les plus insignifians des citoyens, pour un alignement, une réparation ou un badigeonnage !

1° La pétition est d'abord adressée au sous-préfet, au maire, ou bien au préfet, afin d'abréger les lenteurs.

2° Renvoi à l'ingénieur en chef.

3° Renvoi à l'ingénieur ordinaire.

4° Renvoi au conducteur pour faire son rapport.

5° Visite des lieux.

6° Rapport du conducteur remis à l'ingénieur.

7° Examen par l'ingénieur ordinaire et envoi à l'ingénieur en chef.

8° Renvoi de l'ingénieur en chef au préfet.

9° Arrêté pris par le préfet, communiqué au maire de la commune qui notifie à la partie intéressée.

10° Envoi de l'arrêté à l'ingénieur en chef pour l'administration des ponts et chaussées.

11° Envoi du dit arrêté à l'autorité municipale pour être notifié au pétitionnaire.

12° Renvoi dudit arrêté par l'ingénieur en chef à l'ingénieur ordinaire.

13° Renvoi de ce dernier au conducteur.

14° Visite des lieux par ce dernier pour indiquer l'alignement.

— Terme ordinaire : six semaines pour obtenir réponse à la pétition !—Or, une série analogue de formalités, et une lenteur pareille existent proportionnellement pour les actes les plus importans du ressort des ponts et chaussées ; et, par conséquent, tous les inconvéniens en seraient transportés dans l'exécution et l'exploitation des chemins de fer, si l'on confiait cette double mission au personnel ordinaire des départemens. La comptabilité, les expropriations, la formation des projets,

les adjudications, les travaux en régie, la folle enchère, en un mot, toutes les attributions, tous les mouvemens et tous les actes de l'ingénieur ordinaire et des conducteurs, supposent, pour être légitimes, pour avoir caractère et autorité, l'intervention ou l'adhésion des préfets, des conseillers de préfecture, de l'ingénieur en chef du département, des maires, de l'administration centrale de Paris, etc. Grâce à cette série d'atermoiemens indéfinis, c'est à peine si un ingénieur peut exécuter pour 600 mille francs de travaux dans une campagne, tandis que les ingénieurs du service des chemins de fer en Belgique en ont jusqu'ici exécuté pour trois ou quatre millions par an!

Je ne m'arrêterai pas davantage à ces imperfections; elles sont suffisamment connues de tous les hommes spéciaux : il leur est sans doute démontré que si ce régime, en tant qu'appliqué aux routes, aux canaux, à la *conservation*, a en grande partie sa raison suffisante, et mérite du moins qu'on y songe longtemps avant d'y toucher; il serait toutefois complétement impuissant, appliqué à l'œuvre active dont il s'agit.

C'est pénétré de l'insuffisance d'un régime presque identique pour les ponts et chaussées en Belgique, que le ministre des travaux publics de ce petit royaume, s'est décidé, il y a cinq ans, à proposer au roi la *spécialisation* du service des chemins de fer, et à demander plus de pouvoirs pour les directeurs; leur affranchissement des anciennes formalités et de la *routine;* l'élimination des *gouverneurs,* etc.

Appuyé sur cet heureux précédent, je crois que l'administration française n'a rien de mieux à faire que de transporter cet esprit et ces dispositions dans son sein, en ayant égard aux différences de situation des deux pays. Ainsi il est évident que l'extrême différence dans leur étendue respective et dans le nombre des lignes à exécuter, en veut une non moins grande dans la distribution du personnel et dans l'organisation centrale. Du reste, le ministre des travaux publics de France organiserait le personnel de chacune des grandes lignes, comme on l'a fait en Belgique pour l'unique chemin qui y existe : et il aurait de plus qu'en Belgique, à rattacher les services d'exploitation des diverses lignes entre elles, et même à mettre de l'unité dans les moyens d'exécution de chacune d'elles. Cette séparation des lignes en directions est fondée sur la bonne interprétation du principe de la division du travail. Il ne reste plus qu'à rattacher directement chaque directeur au ministre en personne, sans l'intermédiaire du conseil, pour faire fonctionner le personnel de l'État à l'égal de celui des compagnies les plus actives.

Dans ce but le ministre s'entourerait d'un état major composé : — D'autant de directeurs exécutans qu'il y aurait de grandes lignes en projet ou en exécution ; — d'autant de directeurs-exploitans qu'il y aurait de grandes lignes en exploitation ; — de 1 ou plusieurs directeurs qui se partageraient le service des concessions, tant pour la formation des projets que pour les réceptions, la police, etc.

Peut-être y aurait-il lieu à confier au directeur de l'exécution d'une grande ligne, la direction suprême de l'exploitation de cette ligne. Les directeurs exploitans ne seraient alors que des sous-directeurs. Mais je crois qu'il vaut mieux les laisser responsables et en rapport direct avec le ministre.

Peut-être aussi faudrait-il réduire les directeurs à trois, dont l'un aurait dans ses attributions la direction de toutes les lignes en exécution; l'autre la direction de toutes les lignes en exploitation; le troisième la direction de tout ce qui aurait rapport aux concessions.

Dans toutes les hypothèses, le ministre des travaux publics trouverait dans les directeurs pris un à un, ou dans leur ensemble, des conseillers et des *lieutenans* : ce serait ses yeux et ses bras. Il déciderait avec eux les points, culminans en quelque sorte, de leur direction respective et leur laisserait la responsabilité de toutes les dispositions de second ordre. A leur tour, chacun de ces directeurs en chef d'une ou plusieurs grandes lignes en exécution, en exploitation ou en concession, proposeraient au ministre le nombre d'*ingénieurs-sous-directeurs* qu'ils croiraient nécessaires sur leur ligne respective, pour la bonne et prompte expédition des choses. Il n'y aurait rien d'uniforme dans le nombre des directeurs attachés à des lignes de même longueur. Ici il en existerait deux, et là quatre. A cet égard, chaque directeur-conseiller ferait valoir ses raisons auprès du ministre, et il assumerait auprès de lui la responsabilité de ses mesures. — Comme je viens de le suggérer, de la réu-

nion de tous ces hommes actifs, responsables moralement à ses yeux, le ministre formerait librement son conseil intime d'opération. Par ces réunions, il mettrait de l'harmonie dans leurs tendances et de l'unité dans leurs actes. Mais toujours, indépendamment de ces assemblées, il les tiendrait un à un. Par eux il se multiplierait : ce serait Napoléon se multipliant dans ses maréchaux et dans ses aides de camp ; et, comme lui, le ministre aurait toute puissance à leur égard. Il les éloignerait comme il les aurait approchés de sa personne, en toute liberté et d'un seul mot. — J'aime à rappeler ici le nom de Napoléon parce qu'il est sur toutes les lèvres, et que je l'entends invoquer toutes les fois qu'il s'agit d'un nœud gordien à dénouer ou à trancher pour la prompte marche des choses et la prospérité nationale. Ah! si Napoléon vivait, ai-je entendu dire partout, la France serait sillonnée de rails plus qu'aucun pays ; ou du moins, l'on n'en serait plus à se disputer lequel recueillera les avantages de l'innovation : le peuple en masse ou quelques compagnies !

Quoi qu'il en soit, on ne saurait mieux faire qu'imiter sa tactique, et pratiquer dans l'état-major des grands travaux industriels le mode qu'il appliquait à l'état-major de ses grands travaux guerriers.

A en juger par ses précédens, si Napoléon revenait, il approuverait le mode suivi en Belgique, où l'on semble avoir hérité de ce qu'il y a de progressif dans ses traditions de cette nature. — « On ne fera rien en France, par l'État, si l'on ne met

les préfets de côté », a dit maintes fois le ministre actuel des travaux publics belges.

Un directeur-exécutant et un directeur-exploitant par chaque 30 lieues, paraît assez ; au delà, un seul serait insuffisant. Ainsi de Paris à Lille, il faudrait deux sous-directeurs pour l'exécution et deux pour l'exploitation de la ligne entière; ils communiqueraient indirectement avec le ministre par l'intermédiaire du directeur-conseiller de la ligne du nord.

Peut-être suffirait-il d'un directeur pour l'exploitation de chaque 60 lieues, c'est-à-dire d'un directeur d'exploitation pour deux directeurs d'exécution.

Quant à l'idée d'une commission, il ne peut, je crois, être question d'agir en France, à cet égard, autrement qu'on ne l'a fait en Belgique ; d'autant plus que les directeurs-conseillers qui entoureraient le ministre lui tiendraient lieu en grande partie d'une commission semblable. Cependant, il serait grandement désirable, pour la promptitude d'action dans l'exécution et l'organisation des chemins de fer en France, qu'une seule autorité pût concentrer toutes les attributions dont le projet du ministre belge voulait investir la commission.

Mais si les commissions *exécutives permanentes* ont des inconvéniens majeurs, les commissions *passagères* et *spéciales* d'examen ou d'élaboration, sont toujours utiles ; et je crois qu'il y aura lieu d'en nommer toutes les fois qu'il s'agira de projets à examiner, de réceptions de fournitures ou de travaux à opérer.

Il y a plus, autant les commissions exécutives sont impolitiques et vont contre les plus simples notions de la nature d'un gouvernement, par cela seul qu'elles ont le grand tort de mettre le pouvoir en dehors du pouvoir, et de confier les décisions à une autorité multiple ; autant des commissions préparatoires, même permanentes, auprès de chaque ministère, seraient utiles. Ces commissions, comme l'indique leur nom, inspireraient, élaboreraient les pensées d'ensemble, destinées a devenir des institutions ou des actes dans les mains du ministère exécutif. En particulier, je crois qu'il manque au département des travaux publics une commission de ce genre, dont le principal objet en ce moment serait la systématisation des chemins de fer de France présens et futurs. Si l'on veut être économe de millions, il faut éviter le double emploi, la mauvaise direction ou les mauvais tracés des chemins de tout ordre qui doivent couvrir le pays : on ne l'évitera pas si l'on procède d'une manière décousue, et comme à tâtons, ainsi qu'on l'a fait jusqu'ici.

Le conseil des ponts et chaussées ne saurait tenir lieu de cette commission. Outre qu'il est trop homogène, il a bien assez du service ordinaire. Le commerce, l'agriculture et l'industrie devraient être représentés dans cette commission à côté du génie civil et du génie militaire, à côté des économistes et des hommes d'État. Et comme c'est d'une œuvre d'avenir, d'une création et non du besoin de conserver, qu'il s'agit ici, cette commission devrait se composer d'hommes frais, pour ainsi

dire sans traditions, mis par leur position de chaque jour au contact des faits contemporains et enveloppés dans le grand mouvement du siècle, afin de réfléchir avec fidélité, dans leurs conceptions, les besoins et les pressentimens des sociétés modernes. — Les travaux de cette commission d'élaboration, seraient livrés à la plus grande publicité, et subiraient ainsi l'épreuve d'une discussion approfondie devant la presse et dans les chambres : cette épreuve, longtemps maintenue, équivaudrait à une enquête. La coordination et les conceptions de la commission, subiraient sans doute des modifications importantes ; après quoi, elles recevraient la sanction des chambres qui statuant sur l'ensemble, en voteraient la réalisation successive, et laisseraient au ministre à procéder, pour l'exécution, d'après l'ordre indiqué au plan d'ensemble pour les grandes directions, et d'après ses propres idées, pour les lignes secondaires, ou les parties des directions principales. Grâce a cette enquête générale, et à ce vote sur l'ensemble, la chambre n'aurait plus qu'à voter chaque année la somme qu'elle voudrait consacrer à l'œuvre totale ; et le ministre l'appliquerait sous sa responsabilité à telle ligne qu'il jugerait le plus utile au pays, ou les Chambres détermineraient successivement l'ordre elles-mêmes. Mais pour l'exécution de chacune des parties, l'administration ouvrirait de nouvelles enquêtes ; enquêtes *spéciales* et *locales* d'après le résultat desquelles elle fixerait le tracé et arrêterait tous les détails.

Mais, je le répète, je ne pense pas que les attributions d'une commission quelconque doivent aller jusqu'à s'immiscer dans la surveillance des travaux, dans l'administration de l'emprunt ou des produits de l'exploitation des chemins de fer. La commission que j'entends serait *facultativement consultée* par le ministre.

La commission d'élaboration appellerait dans son sein tous les hommes spéciaux qui pourraient l'éclairer, tels que les auteurs des projets de ligne, ingénieurs de l'État ou autres; mais tout ce qui regarderait la partie active et la réalisation des travaux resterait dans le domaine des directeurs-conseillers; la direction proprement dite des chemins de fer ne pouvant appartenir qu'au ministre aidé de ses directeurs.

Je crois qu'il serait juste, ou du moins nécessaire, d'augmenter de moitié et peut-être du double le traitement des ingénieurs et des conducteurs attachés au service actif des chemins de fer en exécution et même en exploitation. En Belgique, nous l'avons vu, le traitement des ingénieurs de première et de deuxième classe, s'élève respectivement à 3,800 fr. et 3,200 fr.; celui des conducteurs de première, de deuxième et troisième classe à 2,400 fr., 2,000 fr. et 1,500 fr.; et ils ont en outre des *supplémens* de traitement qui s'élèvent, moyennement, entre la moitié et les 2/3 du principal.

Il faudrait que, comme en Belgique, une ordonnance autorisât le ministre des travaux publics *à régler,* d'après les besoins du service, les *quali-*

tés, traitemens et *indemnités de route et de séjour* des employés attachés aux travaux ou à l'administration des chemins de fer.

Il conviendrait aussi de profiter de la disposition du projet de commission que j'ai cité à propos de la Belgique : cette disposition autorisait l'*emploi de toutes personnes étrangères* au corps des ponts et chaussées, dont les services paraîtraient utiles. J'ai déjà eu l'occasion de montrer la nécessité de renouveler l'esprit de corps, ou de le combattre, en introduisant à côté des ingénieurs sortis des écoles spéciales, des hommes à vocation originale, qui ont fait leurs preuves dans les constructions civiles, etc. D'ailleurs ce serait répondre victorieusement au reproche que font les partisans de l'industrie particulière, aux ingénieurs d'État de manquer de l'habitude et du tact des affaires. On suppléerait aussi à l'insuffisance du personnel spécialement apte aujourd'hui à l'art des chemins de fer. Il paraîtrait donc utile, dans l'hypothèse de l'exécution proprement dite et de l'exploitation par le personnel de l'État comme en Belgique, d'appeler au concours, dans l'œuvre générale, l'élite fort peu nombreuse, il est vrai, des ingénieurs civils.

En Belgique, l'administration accueillit tous les hommes capables qui se présentèrent avec leurs preuves : *savoir faire*, voilà ce qui importe quand on *va faire*; et plusieurs des personnes attachées temporairement au chemin de fer au début, pour remplir les fonctions d'ingénieurs et de conducteurs, sont aujourd'hui entrées définitive-

ment dans le corps des ponts et chaussées de ce pays, et y ont ramené l'émulation et la vie. Ça été là une exception sans doute. La Belgique manquait peut-être d'hommes : son corps des ponts et chaussées était désorganisé par suite de la séparation de la Hollande ; mais on se tromperait si l'on croyait que l'accès y est désormais fermé à toute introduction irrégulière de ce genre.

La constitution du service belge à cet égard est sans contredit comme nous l'avons vu, plus libérale que la nôtre. En Belgique, on concilie les avantages d'une école spéciale, les exigences d'un service qui demande unité de langue et de méthode et une grande science mathématique, avec la libre concurrence des capacités réelles, *avec le droit égal de tous à l'accessibilité des emplois*. En France, au contraire, l'institution exclusive de l'école Polytechnique est une atteinte, ou plutôt une dérogation inutile, fâcheuse, nuisible même à ce grand principe de la Charte. Il importe de le remarquer : dans l'armée, une partie des nominations est laissée à l'ancienneté ; l'autre aux élèves des écoles spéciales ; et l'avancement n'est pas absolument interdit aux militaires qui ne viennent pas de Saint-Cyr. Pourquoi ne pas laisser, comme en Belgique, aux conducteurs et à tout homme capable, *de quelque lieu qu'il vienne*, la faculté de concours pour la place d'ingénieur, en fixant s'il le faut une proportion du chiffre des nominations, qui appartiendrait aux candidats étrangers aux écoles spéciales. La règle que tout principe a son exception est surtout applicable ici, puisque l'introduction

Désormais, donc il semble que l'État devrait se borner aux examens, aux concours publics, aux diplômes. Ce sont là des garanties nécessaires mais suffisantes. Pour le reste, l'État peut se reposer sur l'intérêt individuel : les sujets ne lui feront pas défaut. D'ailleurs la création d'institutions libres lui est toujours dévolue comme l'une des principales attributions de la prévoyance sociale.

Je dois rappeler que l'enseignement de l'école du génie civil de Gand a sur celui de l'école polytechnique et des écoles d'application des ponts et chaussées, des mines, etc., l'avantage immense d'offrir aux élèves ingénieurs durant les trois années, un cours complet d'*économie sociale*.

Il conviendrait en outre qu'en prévision d'une prochaine exécution, on formât à l'école d'application des ponts et chaussées une division des chemins de fer tout-à-fait distincte parmi les élèves; et que l'on attachât successivement quelques uns d'entr'eux aux ingénieurs qu'on envoie sans doute déjà visiter l'Angleterre et la Belgique.

Enfin, pour recruter, au personnel destiné à l'exécution et à l'exploitation, les hommes à vocation; pour introduire l'esprit de recherche et les autres élémens de progrès dans ce corps, il faut encourager tous les membres de l'administration à proposer aux directeurs-conseillers les individus du monde extérieur qu'ils croiront spécialement propres pour telle ou telle fonction.

En résumé, je crois à la nécessité d'une réforme assez hardie dans le ministère des travaux publics.

En particulier, l'administration des ponts et chaussées n'a désormais qu'un seul moyen de triompher des attaques qui lui viennent de tous côtés, et qui ne vont à rien moins qu'à remettre en cause son existence : c'est de marcher, afin que par ses bons fruits l'on puisse dire d'elle, le fameux et irrésistible argument : « Et cependant elle se meut ! » Il faut qu'elle s'anime d'une vie nouvelle, de l'esprit de progrès, du génie de création qui possède les compagnies américaines et anglaises ; et qu'elle opère, avec son organisation unitaire et sociale, avec ses sentimens de devoir et de patriotisme, avec le besoin de gloire ou d'applaudissement national, ce qu'opère cet esprit qu'on s'efforce d'importer parmi nous sous le nom mensonger d'esprit d'association, et qui n'est au fond que l'esprit de cupidité et d'égoïsme. Son maintien, son utilité sont à ce prix. Stationnaire, elle devient un obstacle au développement des communications, à la grande œuvre du jour ; elle s'annulle devant les compagnies et l'activité puissante de l'industrie particulière. Progressive, elle peut nous donner en peu de temps un ensemble de travaux publics qui nous place au niveau des pays les plus industrieux et les plus riches : et alors, loin de succomber comme une organisation surannée, devant le système des compagnies, elle deviendra pour l'Angleterre et l'Amérique un modèle digne d'envie.

Depuis dix ans, des avertissemens, des avis sages lui sont prodigués par les conseils généraux, par la presse et même par ses agens.

Et cependant, rien de bien large ni de bien efficace n'est encore accompli à cette heure.

En 1832, une commission spéciale avait été instituée dans le but d'arriver à la modification des formes vicieuses dont l'action des ingénieurs est entourée, et de rendre plus utiles les services d'un corps si éclairé et si plein de zèle. Qu'est-il sorti de positif de ces élaborations depuis cinq ans? Rien, absolument rien que nous sachions. En 1834, le dernier ministre du commerce et des travaux publics se plaignait lui-même de cette lenteur à la tribune, au nom de la commission du budget de ce département, et s'étonnait qu'aucun travail n'eût encore été publié. En France, c'est une formalité presque toujours décevante que cette formation de commissions. En Angleterre, elles sont consenties et les devoirs en sont acceptés sérieusement. Parmi nous, c'est un vain simulacre des réalités du gouvernement représentatif : il est temps qu'on y songe.

Modes d'exécution. — Il y en a d'abord quatre : 1° La régie simple ; 2° La régie intéressée ; 3° Les entreprises ordinaires ; 4° Enfin le mode *combiné* suivi en Belgique.

La *régie* a l'inconvénient de reporter tout le fardeau et toute la responsabilité de l'exécution sur les ingénieurs et les conducteurs, sans accroître proportionnellement leur intérêt, ou les autres mobiles qui augmentent le zèle et les efforts. Il n'y a d'ailleurs pas de contrôle efficace en cas d'abus ou d'insuffisance. L'emploi isolé, exclusif, de ce mode, n'est guère admissible que pour des tra-

vaux de peu d'importance, que comme un moyen *supplémentaire* et pour remplir les vides laissés dans une grande ligne par les entrepreneurs. — Quant au contrôle, on pourrait y suppléer suffisamment, en obligeant les ingénieurs et conducteurs chargés de l'attachement et de la dépense des travaux par régie, à livrer toutes les pièces de leur comptabilité et de leur gestion, à la plus entière et scrupuleuse publicité, en affichant sur les lieux, et en faisant insérer dans les journaux et dans les bulletins du département.— La plus grave objection contre ce procédé est sa lenteur, et le peu d'habileté-pratique des ingénieurs et des conducteurs en général, dans cette manière de faire. Toutefois, si un grand déploiement de travaux par l'État s'effectue, je crois qu'il faudrait en faire l'expérience sur une ligne de 5 lieues, et dans un pays où la concurrence fût grande pour tous les genres de fournitures en détail, nécessaires à la construction des chemins de fer.

La *régie intéressée*, du moins celle qui consiste à accorder aux ingénieurs de l'État, *tant* p. 0/0 des économies qu'ils réalisent dans l'exécution sur le montant des estimations de l'administration, a l'inconvénient de mettre le corps entier à l'état permanent de suspicion vis-à-vis le public, qui ne manque pas de supposer une collusion tacite, réciproque, entre les ingénieurs chargés de dresser les devis et détails estimatifs, et les ingénieurs chargés d'exécuter d'après leurs séries de prix. Cependant l'approbation de l'administration

centrale et d'une haute commission étrangère aux localités et aux individus, pourrait rendre cette collusion illusoire et vaine dans son but, et l'on ne voit pas pourquoi le préjugé empêcherait d'user d'un expédient utile. — Quelque inusité, ou quelque mal vu que soit ce mode aujourd'hui, je pense que si les lois sur la matière le permettaient, il faudrait s'assurer du choix des membres les plus intègres du corps, et leur donner des régies intéressées. — Mais comme il faudrait légiférer à ce propos, et, comme après tout, cette manière d'intéresser les ingénieurs, a ses inconvéniens sérieux, dont le premier est d'être une prime à l'infidélité et à la corruption, je proposerais de leur préférer des ingénieurs civils, ou plutôt des hommes capables et honorables, étrangers au corps et à l'administration, quoique peu spéciaux au début. *C'est selon les hommes* : une fois bien fondé à croire dans la moralité, dans le zèle et l'habileté d'un homme ainsi choisi, on lui garantirait un traitement fixe, équivalent à celui d'un des grades d'ingénieurs, et une part plus ou moins grande dans les économies qu'il réaliserait sur le montant de l'estimation portée au devis estimatif de l'entreprise dont il se chargerait, en se conformant d'ailleurs strictement aux clauses et conditions du cahier des charges.

Il déposerait un cautionnement égal au 10e, au 20e ou au 40e, etc., du montant de l'estimation des travaux, et il lui serait avancé par l'Etat l'équivalent d'une fraction de son cautionnement pour commencer : à mesure qu'il justifierait de l'em-

ploi utile de cette avance, il en recevrait d'autres. Il pourrait même n'être que l'acheteur et le metteur en œuvre de toutes les matières premières et fournitures; et un *régisseur comptable*, pour toute une ligne, serait chargé d'opérer les paiemens pour tous les marchés passés par les divers entrepreneurs en régie intéressée, qui se partageraient cette ligne. Ce régisseur comptable procéderait comme on fait en Belgique pour la gestion de l'exploitation des chemins de fer : sa responsabilité est inévitable. Par ce nouveau moyen, l'entrepreneur ou plutôt le régisseur intéressé ne serait point limité, dans ses achats préparatoires, à la faible somme équivalent à une fraction de son cautionnement.

Grâce à cette combinaison, l'on cumulerait tous les avantages de l'exécution par l'industrie particulière, et tous ceux de l'exécution par l'industrie publique, sans retenir aucun des inconvéniens de ces deux modes. On aurait enfin un entrepreneur avec son activité, son libre arbitre et ses ingénieux moyens, *moins* le haut prix qu'un entrepreneur met à son intervention, et surtout à celle de ses capitaux.—Ici, il n'y aurait point de double emploi : le régisseur comptable paierait sans l'intermédiaire des capitaux du régisseur intéressé. Il me semble qu'il y aurait quelque chose à faire de cette idée d'un *régisseur comptable* introduit dans la comptabilité de l'exécution. Les paiemens se faisant avec promptitude, la comptabilité de l'exécution par l'État pourrait aller de pair avec celle des compagnies les plus habiles, et les in-

génieurs-directeurs pourraient tenir lieu des entrepreneurs ordinaires pour l'achat et les transactions.

Toutefois, si l'on trouvait que cette combinaison suppose dans la gestion des hommes choisis pour la régie intéressée, une confiance de la part de l'État, qu'il est impossible d'admettre ou de faire admettre par les mandataires de la nation, je proposerais de confier cette régie purement et simplement aux plus capables des *conducteurs* du corps des ponts et chaussées qui se présenteraient avec une caution sérieuse, ou avec un cautionnement équivalent aux avances qui leur seraient successivement faites à mesure de l'avancement de leurs travaux. Il leur serait fait des paiemens fréquens, afin de ne pas en exiger une première mise de fonds considérable. J'imagine cette combinaison dans le dessein de trouver une compensation à l'espèce de deni de justice qu'on exerce envers eux, en leur fermant l'accès au grade d'ingénieur, *quels que soient leurs titres et leurs services rendus.* Cette faveur accordée aux conducteurs n'aurait aucun inconvénient. Elle aurait pour premier bienfait, de former un noyau ou pépinière d'entrepreneurs, dont manque la France. Leurs ingénieurs ne pactiseraient certes pas avec eux au détriment de la chose publique : d'ailleurs ces régisseurs sauraient qu'ils ne peuvent se faire continuer la régie qu'autant qu'ils mettent zèle, fidélité, aptitude et qu'ils ne dépassent pas les estimations. C'est leur intérêt : outre que des preuves, mêmes morales, d'abus de leur part, les exposeraient à une disgrâce

qui atteindrait jusqu'à leur fonction de conducteur. Si ce mode de régie était rejeté tout-à-fait, même en faveur des conducteurs, je proposerais de les favoriser pour les entreprises dont je vais parler.

L'*entreprise ordinaire* soit *à forfait*, soit *sur bordereau de prix*, suppose un apport inutile de capital, qui aboutit à faire payer par l'État l'intérêt d'un argent avancé sous forme de *cautionnement* par le seul motif qu'on se méfie de l'entrepreneur. Mais c'est là une garantie qu'on est bien forcé de se donner à ce prix, quand on se résigne à cette combinaison; sauf cette perte ainsi justifiée, il est certain que lorsqu'on n'accepte ni la régie simple, ni la régie intéressée, on ne saurait mieux faire que de s'arrêter à l'entreprise ordinaire; surtout si on applique *simultanément le forfait* et le *bordereau de prix*, et même *la régie simple*. C'est le mode qui a été pratiqué avec succès en Belgique, et qui me paraît l'un des plus praticables en France. Il a de grands avantages: comme il suppose le fractionnement des entreprises, la spécialisation des fournitures, l'intervention ou la concurrence de beaucoup de petits entrepreneurs, l'État ne dépend plus d'un seul individu pour la continuation des ses travaux en cours d'exécution: et, au besoin, il est toujours à même de se substituer par la régie à un entrepreneur en défaut. Isolés et exclusivement appliqués, chacun de ces modes serait trop imparfait. Combinés, ils ont les meilleurs résultats: ils permettent aux ingénieurs de se faire *tout à tout*, de répondre à l'*imprévu* et au *pressant*, que l'on rencontre infaillible-

ment dans toute entreprise étendue. Mais il faut pour cela laisser une grande liberté de mouvemens aux ingénieurs et aux employés, car l'application du bordereau de prix suppose un zèle soutenu, une sujétion continuelle de la part des conducteurs chargés de suivre et de relever les travaux faits. Il faut permettre aussi aux chefs de solliciter, de recevoir des *soumissions directes* pour entreprises partielles ou fournitures spéciales, et de les accueillir sur le champ. Cette latitude de pouvoir conférée temporairement aux hommes de l'exécution, et seulement au début, n'aura aucun inconvénient si l'on fait consister leur contrôle dans une entière *publicité locale* et départementale donnée à tous les marchés, à tous les faits et gestes des ingénieurs ; et si d'ailleurs ces marchés sont ratifiés par les directeurs-conseillers, ou même par le ministre sur la proposition des directeurs. Tout fonctionnaire honnête et zélé ne craindra pas, affrontera la chance des soupçons injurieux : fort de sa conscience, il acceptera, comme les deux ingénieurs-fondateurs de Belgique, la responsabilité d'actes et de pleins-pouvoirs qui seuls lui permettront de faire vite, économiquement et bien.

Dans tous les cas, il faut s'attacher à n'accepter pour soumissionnaires et fournisseurs, que des hommes qu'on sait convenir aux ingéneurs chargés de les contrôler.

En Belgique, l'ingénieur - fondateur Simons s'est fort bien trouvé, au début et plus tard, de l'emploi du *bordereau de prix,* pour certains ouvrages importans et insolites; tels que *tunnels*,

ponts, etc., en mettant pour condition expresse au cahier des charges, que l'*entrepreneur se retirerait, c'est-à-dire, résilierait de droit et facultativement,* QUAND IL LE VOUDRAIT, *s'il n'était pas satisfait des bénéfices que lui donnerait, en réalité, l'application du bordereau de prix; et que, dans ce cas, l'administration lui reprendrait, au prix d'acquisition, ses matériaux d'approvisionnement.* — Cette faculté était réciproque pour l'État, s'il se trouvait trop lésé par l'application du bordereau.

Toutefois, lorsque l'on est devenu familier avec les genres d'ouvrages qui comportent le bordereau de prix, ce mode doit être le cas exceptionnel. — Le cas général, le mode normal dans l'espèce, c'est l'adjudication publique à forfait, les travaux se faisant bien entendu sous l'œil et avec l'assentiment des ingénieurs de l'État.

Dans toutes les hypothèses ci-dessus, je suppose des entreprises partielles, d'une importance de 2 à 300,000 fr. en moyenne. Et cela afin de rendre les lots accessibles à toutes les fortunes, à l'industrie particulière moyenne, dans l'intérêt de l'Etat qui trouvera plus de concurrence réelle. Si jusqu'ici les entrepreneurs sont rares, c'est parce que les préfets et les ingénieurs du service ordinaire dans les départemens, ont favorisé la concentration des entreprises et de l'entretien des routes, etc., dans les mains de quelques gros capitalistes entrepreneurs. Il est évident que pour multiplier les entrepreneurs de travaux publics en France, il faut multiplier les lots en divisant et subdivisant les entreprises, et même scinder les

fournitures spéciales pour chaque lot ou portion de chemin, dans le cas où l'Etat exécuterait par ses propres agens. — En fragmentant ainsi, à l'instar de la Belgique, on trouvera certainement en France des entrepreneurs et des fournisseurs, pour les ponts, pour les magasins et bâtimens d'exploitation, pour les travaux d'art quelconques, parmi les *architectes*, les *maîtres-maçons*, les *maîtres-charpentiers* et *menuisiers*, etc., des villes de 3,000 et 10,000 âmes et au-dessus.

Au besoin, et pour la ligne du nord principalement, l'on recruterait facilement huit ou dix entrepreneurs très expérimentés en Belgique, et presque aux portes de Lille et de Valenciennes. C'est une certitude que j'ai acquise à Bruxelles auprès d'hommes compétens : je crois qu'il faudrait recourir à cette ressource, si l'Etat venait à déployer une grande étendue de travaux. Ces entrepreneurs ont eu la plupart l'occasion de s'initier aux particularités de l'établissement des rails et de la superstructure d'un chemin de fer. Ils seront peut-être aussi indispensables dans les localités éloignées de Paris, que le sont les mécaniciens anglais pour la manœuvre des locomotives. S'il le fallait, ces entrepreneurs belges amèneraient même avec eux, un personnel de piqueurs, de conducteurs, d'employés et jusqu'à des ouvriers *spéciaux* tout formés à l'œuvre des chemins de fer.

Jusqu'ici, je suis resté dans l'hypothèse que l'Etat aurait non-seulement la propriété, la direction et la surveillance; mais l'exécution proprement dite, par ses ingénieurs.

Or, il faudra peut-être donner satisfaction aux réclamations d'un certain public contre l'insuffisance prétendue incurable des ponts et chaussées pour faire par eux-mêmes ce qu'ils auront conçu ou approuvé; tout en écartant cependant et absolument les concessions. Il est donc bon d'aviser aux moyens.

M. l'inspecteur Vallée avait émis de bonne heure l'idée de faire intervenir dans l'exécution, des compagnies *non-concessionnaires* et simplement *exécutantes;* ou plutôt ces compagnies n'exécutaient même pas : elles *fournissaient* les fonds, et les ingénieurs de l'Etat *exécutaient*. Ce système a bien sa valeur, quoiqu'il me semble beaucoup trop compliqué (1). Je pensai, d'après cette donnée, qu'on pourrait faire un pas vers la réalisation, en laissant *l'exécution* libre aux *compagnies;* en réduisant l'intervention des ingénieurs à systématiser l'ensemble des lignes qui devaient sillonner la France, à préparer les projets, les plans, les cahiers des charges, à faire les réceptions ;—et en *affermant l'entretien.*

La même idée, à très peu près, a été produite depuis, en 1838, par M. Jules Séguin, dans une brochure remarquable. Cette combinaison, bien que fortifiée singulièrement à mes yeux, par l'autorité d'un praticien habile et honorable comme M. Séguin, prête cependant à la critique. Elle suppose d'abord qu'il se trouve en France autant d'ingénieurs civils capables qu'il y aura d'entreprises

(1) Voir note 10 à la fin du volume.

partielles à adjuger : malheureusement, il y a peu d'entrepreneurs comme M. Séguin ; et cependant cette combinaison, surtout telle qu'elle est précisée par lui, suppose de la part des *ingénieurs civils* qui se rendront adjudicataires, une habileté et une pratique égales à celle des ingénieurs même des ponts et chaussées ; car ils devraient tenir lieu constamment de ces ingénieurs, le personnel de l'Etat n'ayant rien à voir dans la conduite des travaux tout durant l'exécution : ce que veut M. Jules Séguin, c'est pour l'ingénieur civil la plus grande liberté, la plus grande indépendance des ingénieurs de l'Etat, dès qu'il est déclaré adjudicataire (1).

Voici ce qui, dans cette combinaison, est particulier à M. Séguin : Après avoir fractionné les grandes lignes en un nombre de parties aussi inégales que l'on voudrait, dont chacune comprendrait, autant que possible, la même nature de terrains et de travaux, ces parties seraient *séparément* adjugées sur un cahier de charges dressé par l'administration. L'exécution serait donnée au

(1) « Il est très important, dit M. Jules Séguin, pour ne pas » compromettre tous les avantages qui peuvent ressortir de ce » système, de ne point confondre l'exécution sur un tracé et dans » des conditions déterminées par l'Etat, avec le système de régie, » (ou plutôt avec l'*entreprise ordinaire*).

» L'État n'aurait pas besoin d'appeler l'industrie particulière à » déployer l'activité de ses ressources et de ses combinaisons si » son intervention devant se borner à exécuter tant ou tant de » mètres cubes de terrassements, ou de maçonnerie, ou de per- » cées en souterrains, ou à fournir tant ou tant de quintaux de » fer ouvré. »

rabais, sur une mise à prix qui, n'étant pas couverte, laisserait le gouvernemenl libre d'aviser. Après cette opération, l'on adjugerait l'ensemble de la ligne entière sur une mise à prix qui serait la *moyenne* de toutes les adjudications partielles. Celle de ces adjudications qui offrirait le taux le plus bas pour la totalité de la ligne, serait préférée. Le cahier des charges porterait pour les adjudicataires ou de l'ensemble, ou des parcelles, *l'obligation d'entretenir pendant* 25 *ans*, à tant par kilomètre, et par année, sous la surveillance des ponts et chaussées : le cautionnement restant déposé pour garantie. — Ce cautionnement serait lui-même du 10ᵉ de la mise à prix.

L'adjudication de l'ensemble, après l'adjudication partielle, me paraît une disposition des plus malheureuse qui annule toute l'économie du projet de M. Séguin ; car il n'est pas douteux qu'il n'y eût envahissement des petits par les gros, et qu'un seul entrepreneur ne se superposât à un grand nombre : l'industrie particulière des classes moyennes serait donc mise de côté, et la porte de l'agiotage rouverte de nouveau.

L'obligation d'entretenir pendant 25 ans, a en outre le grave inconvénient de rendre impossibles les économies pour l'Etat, et certaines les pertes pour l'entrepreneur, qui pourront résulter d'une grande variation en moins ou en plus des matières premières de l'entretien, telles que le fer, le bois, etc. D'ailleurs cet entretien, par des mains autres que celles des ingénieurs de l'Etat, cacherait à celui-ci le coût véritable de la moyenne d'en-

tretien de ses chemins de fer au début, et l'empêcherait de se fixer à cet égard pour l'avenir dans le cas où l'administration voudrait affermer l'exploitation et l'entretien. Ce sont des considérations de cet ordre qui ont achevé de déterminer l'administration belge à entretenir et à exploiter par elle-même. Elle devrait affermer un jour ses chemins, qu'elle ne l'eût cependant pas fait au *début.*

D'ailleurs, si l'État exploite lui-même en France, il serait absurde qu'il retînt une compagnie pendant 25 ans, tout simplement pour l'entretien : car alors, dès qu'il se donne un personnel et des fournisseurs pour l'exploitation, comme en Belgique, il aura naturellement tous les moyens d'entretenir par ses propres agens et à ses frais : c'est donc une mesure commandée par l'économie. Il y a ensuite d'autres motifs que les ingénieurs belges se sont chargés, avant nous, de faire valoir : « En présence de sections de routes, livrées à la circulation avant leur entier achèvement, qu'il s'agissait de maintenir dans un état de viabilité parfaite; entretien de tous les instans, où la moindre négligence peut compromettre la vie de centaines de personnes, eût-il été possible et pardonnable de confier cette mission à l'intérêt privé ? Quel ingénieur consciencieux eût osé proposer un cahier des charges pour l'adjudication d'un semblable entretien ? travail dont on ignorait les véritables élémens, et qui, en admettant comme base, les comptes rendus des sociétés concessionnaires, paraissait être si coûteux. »

Quoi que l'on puisse penser de cette défiance que témoignent les ingénieurs belges envers l'aptitude de l'industrie particulière, à mes yeux c'est un point incontestable que celui qui a l'exploitation d'un chemin de fer, doit en avoir absolument l'entretien. C'est là une solidarité intime, sans laquelle il n'y a plus de sécurité garantie.

Je crois donc que ce qu'il y a de bon et de solide dans la variante de M. Séguin, se réduit à notre première conclusion : exécution *à forfait en bloc* par l'industrie privée, en petites portions ou lots qui conviennent à des compagnies d'importance moyenne, non envahissantes ; et je retire, comme je l'ai retiré à M. Séguin, cette disposition : *affermer pour l'entretien.*

Et au lieu de confiner absolument les ingénieurs de l'État dans les attributions que leur assigne le plan de M. Séguin, je crois qu'il faut déclarer aux compagnies, aux directeurs ou ingénieurs civils qui les représenteront, enfin aux simples capitalistes, entrepreneurs de forfaits de ce genre, qu'ils pourront réclamer *l'intervention officieuse* des ingénieurs chargés de la surveillance *en grand* de leur ligne, et que ce concours amiable ne leur fera pas défaut.

Car il doit être bien entendu une fois pour toutes, que si l'État accepte et appelle l'industrie particulière au partage ou à la totalité de l'œuvre, c'est dans la volonté bien sincère, du côté de l'administration, de *faire alliance avec elle*, de lui témoigner une bienveillance effective et franche ; en un mot, de lui faciliter l'entreprise, et

non de l'en dégoûter en la lui rendant pénible ou onéreuse.

Mais le forfait en bloc, pour être désirable, suppose des projets parfaitement étudiés, une estimation et des devis consciencieux et tellement approximatifs qu'il n'y ait excès ni défaut de bénéfices pour l'entrepreneur. Afin qu'il en soit ainsi, il faut que chaque projet ait à subir deux degrés d'examen et de vérification, l'un et l'autre au moyen de deux commissions différemment composées, toutes deux nommées par le ministre : l'une, composée de personnes spéciales, étrangères au service du chemin de fer ; l'autre, composée des directeurs de ce service. Dans la première, il faudrait introduire des hommes spéciaux de la localité même où doit s'exécuter le projet en examen. — Après cela, il restera toujours la chance d'avoir, par l'emploi de ce mode, des travaux peu solides. « Avec le forfait en bloc, me disait un ingénieur des plus experts, que je consultais sur la valeur de ce mode, on aura des travaux exécutés promptement et à bon marché, mais ils seront peu durables, légèrement construit du moins ; principalement les ponts et autres travaux d'art semblables. Si dans les clauses de ce forfait, on ne spécifie pas les sources où l'entrepreneur prendra ses rails et ses fers en général, vous aurez des rails détestables quant à la durée ; et ainsi pour beaucoup d'autres élémens importans de la construction des chemins de fer. »

Quant au mode de paiement, il se ferait, à très

peu de chose près comme cela se pratique en Belgique et en France pour les entreprises ordinaires. Les agens du gouvernement, ainsi que l'indique M. Seguin, tiendraient contradictoirement avec les entrepreneurs du forfait en bloc, un compte courant des sommes employées au paiement des ouvriers et de leurs chefs, du prix d'achat des matériaux et des approvisionnemens effectués par l'entrepreneur : dès que le montant de ces sommes équivaudrait au dixième, au vingtième ou à une fraction plus ou moins grande du prix total d'adjudication, il serait délivré des certificats de paiement de cette importance, moins la retenue d'un dixième ou d'un vingtième pour garantie. L'ensemble des retenues seraient soldées à l'entrepreneur à la fin de ses travaux ; ou chaque retenue serait payée par cinquième d'année en année, au fur et à mesure de la livraison des parcelles adjugées.

Les entrepreneurs seraient assujétis au cautionnement dans les formes ordinaires. Ce cautionnement serait du dixième au moins de la mise à prix fixée par le cahier des charges. Il resterait entier dans les mains de l'État jusqu'à l'expiration du terme de garantie, lequel terme serait de six ans ; et même après ce délai, peut-être y aurait-il prudence à ne restituer le cautionnement que par dixièmes jusqu'à l'expiration de dix nouvelles années ; en spécifiant alors que, dans le cas où la réception finale ne souffrirait aucune difficulté, l'État paierait 1 ou 2 p. 0/0 du montant du cautionne-

ment, à titre d'indemnité pendant ces dix dernières années, outre l'intérêt ordinaire des cautionnemens.

Dans ma pensée, le forfait en bloc serait donné par adjudication publique à tout entrepreneur ou ingénieur civil qui offrirait caution, ou qui se présenterait comme le représentant d'une compagnie constituée financièrement en société anonyme, en commandite ou autrement. — L'on pourrait peut-être déclarer que toute compagnie qui sera représentée par un ingénieur, un conducteur des ponts et chaussées ou un ancien élève de l'école Polytechnique, sera préférée, à chances égales d'ailleurs.

L'on mettrait dans tous les cahiers de charges ces deux clauses : 1° Que toutes les mesures d'office pour cause de négligence, d'incapacité, d'insolvabilité, etc., seront prises par l'administration sans qu'elle ait besoin de recourir à l'intervention de la justice, l'entrepreneur approuvant, dès à présent et pour toujours, tout ce qu'elle aura fait. — 2° Que toutes les contestations à l'occasion du devis ou du cahier des charges seront soumises à des arbitres qui statueront définitivement, sans que les parties puissent attaquer la décision des arbitres par aucune voie d'opposition, d'appel ou de cassation.

Le programme des travaux serait explicite à l'égard de la plupart des points qui font l'objet ordinaire des précautions d'un cahier de charges pour les chemins de fer; mais il n'offrira rien de rigoureux, et qui sente une défiance exagérée, ou une

hostilité systématique envers les entrepreneurs. — Quant aux paiemens des ouvriers attachés à l'exécution, le prix de la journée pour chaque catégorie de travailleurs, devra être réglé comme cela a lieu dans l'*exploitation* du chemin de fer belge, d'après un tableau de *minimum* et de *maximum* arrêté par le ministre et imposé au cahier des charges. — Il conviendrait même d'astreindre les adjudicataires à la publicité, par l'affichage, sur les lieux, des listes des paiemens effectués ; ou de faire mettre la signature des ouvriers en émargement pour attester qu'ils ont été dûment soldés. Cela se pratique en Belgique : ceux des ouvriers qui ne savent pas écrire mettent leur *croix* en présence de deux témoins.

Afin de rendre possible l'appréciation des déboursés successifs des entrepreneurs jusqu'à concurrence d'un vingtième ou d'un dixième du prix d'adjudication ou de soumission, un tarif du prix moyen des principaux matériaux à mettre en œuvre serait également prédéterminé.

Si l'on se décidait à comprendre l'entretien dans les conditions de l'entreprise à forfait, des amendes seraient préfixées au cahier pour les accidens provenant de la négligence d'entretien.

L'État exécuterait lui-même par régie toutes les parties ou lots intermédiaires de ligne, qui n'auraient pas trouvé d'adjudicataires raisonnables, ou dont les entrepreneurs auraient encouru la folle enchère, sans qu'aucun autre adjudicataire se fût présenté.

L'intervention plus ou moins active que présup-

posent, de la part des agens des ponts et chaussées, le mode belge combiné, et celui du forfait en bloc, rend cette exécution supplémentaire par l'État toujours facile et à point.

Ainsi compris et conduit, ou du moins dans ses généralités, le système du forfait en bloc, avec pleine liberté, pleine indépendance dans les détails de l'exécution pour l'ingénieur civil de l'entreprise, cette combinaison, dis-je, me paraît l'une des plus dignes d'attention, comme la plus voisine de ce qui existe, et tout à la fois de ce que désire un certain public influent. En effet, grâce déjà à cette combinaison toute pratique, je ne vois pas ce que les partisans de l'*esprit d'association, et du laissez-faire de l'industrie particulière,* pourraient objecter à l'exécution pour le compte de l'État, ainsi entendue. Non-seulement les compagnies sont possibles, elles sont nécessaires; petites compagnies, il est vrai, mais nombreuses et formées en général des petits capitalistes des localités traversées par la ligne. Les entrepreneurs de ces forfaits ont leur liberté d'action; les ingénieurs de l'État n'interviennent que *passivement* pour suivre les dépenses et en tenir registre, et pour la réception. Sans doute; ils dresseront ou sanctionneront d'abord les projets, les plans et devis; ils formuleront ou approuveront les cahiers de charges, etc., mais toutes ces attributions, ils les conserveraient, lors même qu'on substituerait à ce mode du forfait en bloc, le mode des concessions. Il est vrai encore que, par le forfait, l'État reste propriétaire des chemins de fer; mais c'est

pour cela précisément que la combinaison est infiniment supérieure à celle des concessions.

J'imagine encore, comme combinaisons possibles, deux variantes du forfait en bloc. — 1° L'admission des ingénieurs des ponts et chaussées à se charger de l'exécution d'une fraction de ligne, avec l'argent de l'État et sur devis et estimation fixes. Ils devraient ne pas dépasser le devis, et leur intérêt à le faire, consisterait a recevoir tant du 0/0 sur le montant dépensé, et même une récompense de l'Etat, s'ils demeuraient en deçà du prix d'estimation. Ils auraient, d'ailleurs, et bien entendu, a justifier de toutes leurs transactions par les pièces à l'appui ; et même, une commission pour une ou plusieurs lignes serait chargée de suivre et de contrôler leurs actes et leur comptabilité ; ou, comme je l'ai déjà indiqué pour une autre combinaison, la comptabilité serait dans les mains d'un commissaire-régisseur-comptable pour plusieurs portions de ligne; l'ingénieur directeur des travaux aurait en lui un juge : et un auxiliaire tout à la fois.

2° La création de *commissions d'exécution* pour un ensemble de lignes. Ces commissions, (composées de trois ou quatre membres), auraient pour agens ou instrumens d'exécution des ingénieurs des ponts et chaussées, et pour contrôleurs de leurs propres actes, ainsi que de ceux des ingénieurs, un commissaire spécial délégué par l'Etat comme contrôleur en chef, et un autre commissaire en qualité de sous-contrôleur de toutes les lignes et fractions de lignes. Ces commissions directrices de l'exécution seraient l'analogue des di-

recteurs des compagnies concessionnaires, et ces ingénieurs l'analogue des ingénieurs attachés aux compagnies libres. — Un régisseur comptable, ne relevant que du ministre, aurait en main les fonds et effectuerait les paiemens, etc.

Ce qui achève de me convaincre que le forfait libre, en bloc, est bien le mode qui convient à notre époque, c'est que les concessionnaires mêmes des chemins de fer y ont recours.

Ainsi ont été établis, ou sont en voie d'exécution, *à forfait :*

1° Le chemin de fer d'Epinac au canal de Bourgogne ; —concédé à perpétuité en 1830.
2° — de Cette à Montpellier ; —concession directe pour 99 ans.—1836. Le forfait a été conclu entre la Compagnie concessionnaire et l'*Entrepreneur-gérant.*
3° — d'Alais à Beaucaire (concession de 1833).
4° — des mines d'Alais (concession de 1836).
5° — de Mulhouse à Thann (1837).
6° — de Bordeaux à la Teste (1837).
7° — de Strasbourg à Bâle (1838). (Marché à forfait passé avec la Compagnie moyennant 40 millions, par MM. Kœchlin et frères.)

Que pourraient objecter maintenant à l'État les partisans de l'industrie particulière des compagnies, puisqu'il suivrait à la lettre leurs procédés, et qu'il laisserait également l'entrepreneur en liberté jusqu'à réception, comme font tous les concessionnaires ? — Il suffit que le forfait porte sur des projets bien étudiés, et des estimations scrupuleuses.

Tous les modes d'exécution précédens, supposent des fonds dans les mains du ministre des

travaux publics : ces fonds, à quelle source les puisera-t-on ? — La réponse semble toute trouvée : Dans le *fonds extraordinaire*, affecté il y a quelques années, par les Chambres, à l'exécution des travaux publics, c'est-à-dire, dans *l'emprunt*. La loi est encore là intacte, et vierge malheureusement. Pourquoi ne pas l'appliquer enfin ? La forme de l'emprunt y est suffisamment spécifiée. Les excédans de recettes d'abord ; puis les bons du trésor, dont la caisse d'amortissement sera propriétaire en échange de rentes créées par le ministre des finances ; enfin, la négociation des rentes créées pour le surplus des besoins, avec publicité et concurrence, selon les formes suivies pour les adjudications d'emprunt ; des lois spéciales autorisant les travaux dont la dépense sera imputée sur le fonds extraordinaire ainsi créé, et un compte-rendu annuel aux Chambres. Voilà bien les dispositions financières indispensables, mais suffisantes. Je sais que l'élasticité et la compréhension de cette loi, caractères qui en font cependant le mérite, ont des inconvéniens, en ce que l'on s'empresserait volontiers de combler l'immense vide qu'on a devant soi, en y jetant avec prodigalité toutes les demandes de crédit dont l'objet ressemble quelque peu à des travaux publics ; mais il suffirait de rapporter cette loi, et de voter chaque année une somme totale pour les chemins de fer ; ou plutôt il me paraîtrait infiniment préférable d'amender l'article premier de cette loi qui porte, je crois : *Il sera créé, en dehors du budjet extraordinaire de l'État, un fonds*

extraordinaire affecté à l'exécution des TRAVAUX PUBLICS ; en y substituant tout simplement ces mots : CHEMINS DE FER, à ceux-ci : *travaux publics.* Alors il n'y aurait plus rien de vague, et la loi serait irréprochable.

L'emprunt, tel qu'il est entendu dans cette loi de 1837, est certainement la forme d'emprunt la plus simple et la plus expéditive : or la simplicité, la promptitude, c'est toujours l'économie. D'ailleurs, cette forme a pour elle l'habitude, de longs *précédens* ; il n'y a plus d'expérience à tenter : c'est beaucoup. En Belgique l'on n'a guère procédé autrement en définitive, et cela est digne de remarque.

Les diverses conceptions financières qui ont été proposées à la tribune de ce pays, ne sont guère plus acceptables en France qu'en Belgique. La souscription dans les diverses localités de la France aurait un inconvénient grave, à mon avis : si ce mode d'emprunt nouveau n'avait pas de succès, si les souscriptions étaient insuffisantes, les capitalistes, intermédiaires ordinaires des emprunts publics, auxquels on devrait recourir alors, en prendraient prétexte pour offrir de moins favorables conditions à l'État.

Toutefois cette innovation offre un trop grand avantage pour ne pas la tenter alors justement que l'Etat jouit d'un crédit inoui : par les souscriptions directes chez les divers agens du ministère des finances, répandus dans toutes les localités, l'État se libérerait des banquiers, négociateurs onéreux des emprunts publics ; et je ne doute pas

que les petits capitalistes ne portassent en masse leurs prêts dans les caisses publiques, si on leur donnait la certitude que cet emprunt serait destiné à l'établissement des chemins de fer : mais il ne faudrait pas leur promettre d'affecter rigoureusement les sommes de telle souscription à l'exécution de telle ou telle fraction de ligne. Une localisation trop étroite aurait des inconvéniens. A la vérité, il y aurait un grand obstacle dans la multiplicité des petites obligations qu'il faudrait créer, si l'on voulait recevoir isolément les sommes modiques des petits prêteurs ; mais il suffirait que les souscripteurs de petites sommes se réunissent quatre ou cinq pour porter sur une seule tête le titre des obligations créées. Néanmoins nous indiquerons bientôt un mode de souscription moins compliqué, et qui tourne toute difficulté de ce genre.

Quant à l'amortissement, rien n'a été prévu à cet égard par la loi qui, en France, crée le *fonds extraordinaire* pour les *travaux publics;* et cela ne pouvait être, puisque ce n'était pas une loi *spéciale* sur les chemins de fer. Il est à remarquer qu'on n'a point encore abordé, en France, la question de l'exploitation des chemins de fer et de ses moyens : sinon la question du remboursement se fût présentée; car à côté de l'emploi des fonds de l'emprunt, il y avait des produits à attendre de cet emploi. Pour l'instant, je me borne à faire remarquer que, si le 1 p. 0/0 d'amortissement était regardé comme utile par la législature, il serait bon de ne le faire commencer qu'à dater

de l'année où les recettes promettraient d'y faire face.

La clause de l'hypothèque spéciale des produits, est un appât économique dans un pays où le crédit de l'État n'est point affermi, et où l'on peut craindre des offres rigoureuses ; mais elle serait certainement superflue en France, où le crédit public est plus que suffisant pour assurer de bonnes conditions à l'emprunt. Je pense même que, dans tous les cas, il faudrait rejeter cette *localisation* des emprunts, comme troublant la simplicité et l'unité de notre système financier, et comme étant une apparente injustice envers les créanciers antérieurs de l'Etat. Mais la plus grave objection que l'on puisse faire à cette affectation hypothécaire des produits des chemins de fer, c'est qu'elle met obstacle à la faculté indispensable pour l'Etat, de pouvoir rendre les péages nuls ou insignifians. Il ne devrait donc, dans tous les cas, y avoir d'hypothécable que la propriété, le chemin lui-même. Mais, il semble que la garantie du pays entier vaut bien l'hypothèque spéciale d'un chemin de fer. D'ailleurs, si l'on affectait les chemins de fer à la garantie d'un premier emprunt, il faudrait au moins que toutes les lignes présentes et à venir, fussent affectées à tous les emprunts présents et à venir qui leur seraient destinés. Or, comme rien ne doit limiter la législature dans cette faculté d'emprunter pour les chemins de fer, puisqu'on ignore leurs exigences réelles à venir, on voit que cette garantie spéciale devient illusoire pour les prêteurs ; à moins qu'on

ne localise chaque emprunt partiel sur une ou plusieurs lignes spéciales, avec lesquelles n'auraient rien de commun les autres lignes ni les autres emprunts, ce qui ferait inféoder chaque chemin ou chaque groupe de lignes à autant d'emprunts séparés; mais je ne pense pas que personne veuille une pareille confusion pour obtenir un si mince avantage que celui de donner *en apparence* plus de sécurité aux prêteurs, lorsque ces prêteurs ont une suffisante confiance dans l'Etat.

Si la faculté des garanties spéciales pour les emprunts a pu paraître spécieuse en Belgique, grâce au précédent qui dans ce pays a spécialisé l'emploi du produit des barrières, en France la conclusion contraire serait fortifiée par l'exemple contraire, ou plutôt par l'absence de tout péage sur les routes; franchise qu'ont voulue et que maintiendront certainement nos mœurs.

Si toutefois l'on regardait les cas de guerre extérieure ou de dissensions intestines comme pouvant compromettre l'exécution ou l'achèvement d'un vaste ensemble de chemins de fer en France, création qui suppose quelques vingt ans devant soi, l'idée de faire contracter l'emprunt par l'entreprise même des chemins de fer sous la garantie de l'Etat, mériterait peut-être considération. La perception se ferait au nom des prêteurs jusqu'à remboursement complet.

Le point de savoir s'il y a en France des capitaux disponibles, et en suffisante quantité, ne me paraît pas douteux. — Un pays qui, depuis un demi siècle et à travers mille vicissitudes mémo-

rables, toutes composées ou remplies de luttes et de sacrifices d'hommes et de richesses, a vu sa population augmenter de dix millions; et constamment augmenter aussi sa prospérité, son commerce extérieur, ses impôts; un pays qui en ce moment subvient à un budget d'un milliard, sans se plaindre, ce pays ne peut pas, économiquement, ne point avoir eu annuellement une somme considérable de capitaux accumulés et disponibles, ou du moins une solide base de crédit et une facilité d'emprunt intérieur ou extérieur, peu différente de tout ce qu'a pu obtenir à cet égard l'Angleterre, ou l'union américaine.

Sans doute ce qui cache ce fait à la première vue, c'est qu'en France, les capitaux disponibles au lieu d'être concentrés dans une minorité privilégiée d'aristocrates industriels ou fonciers, comme en Angleterre, se trouvent repartis, divisés entre une foule de *petites gens*, malheureusement peu éclairés, peu actifs ou peu habiles, qui thésaurisent en conséquence, et qui ne se hasardent pas facilement aux placemens industriels. Les capitaux ne manquent donc pas : ce qui manque c'est le *crédit*; ce sont les *mœurs générales et les institutions économiques* qui feraient circuler ces capitaux. Et justement, le mécanisme du crédit, déjà si arriéré en France, devrait être d'autant plus puissant et plus large, que les capitaux sont répartis en plus petites fractions dans une plus grande multitude de mains; car il faut une force centrifuge d'autant plus énergique pour les attirer constamment vers leur foyer.

Quoiqu'il en soit, en France, l'État, comparé aux banquiers et capitalistes les plus renommés, a infiniment plus de crédit que les autres gouvernemens. Les petits capitaux n'ont de confiance que dans sa garantie; ils ne croient point ou ils croient encore fort peu au *crédit individuel*.

L'État a obtenu des emprunts à un taux satisfaisant dans des circonstances infiniment moins favorables que celle où nous sommes, et pour un usage infiniment moins productif, ou moins utile à la prospérité de la nation; par exemple, lorsqu'il s'est agi, il y a sept ou huit ans, de venir au secours d'un grand nombre d'établissemens, dont la plupart n'ont sans doute pas remboursé les avances à eux faites.—Cependant on avait devant soi des prévisions d'une nature sérieuse, et bien propres à *épouvanter* les capitalistes.

En ce moment, et pour quelques années, cinquante millions disponibles mettraient en de bons termes les préliminaires du grand déploiement qu'on doit se proposer. Et même, au commencement, dix millions demandés au trésor, permettraient de préluder à l'emprunt; car il semblerait prudent, avant d'y procéder, de demander une avance au trésor, ou des bons royaux, pour l'exécution d'un ou plusieurs fragmens de lignes choisies: comme de Lille à la frontière belge, de Paris à Pontoise, etc. Le succès non douteux de l'exploitation de ces fractions; leur rapide et bonne exécution donnerait aussitôt faveur à l'intervention de l'Etat ou de ses ingénieurs, selon que l'Etat procéderait comme en Belgique, ou par for-

fait en bloc à des compagnies libres : il y aurait l'engouement ordinaire du public, engouement cette fois bien fondé; et l'emprunt se pourrait consommer alors à des conditions inespérées. — Le trésor se couvrirait de ses avances ou de son émission, sur les premiers fonds de l'emprunt.

Les fonds des caisses d'épargne pourraient peut-être trouver ici un profitable et commode emploi. Il est vrai que l'on a déjà bien fait des projets à propos de ces fonds et que, si l'on avait adopté les conceptions des publicistes, il n'en resterait plus de disponibles. Le peu de cas qu'on a fait de ces idées, tient peut-être à l'impossibilité de détourner en aucune façon les épargnes des classes ouvrières de leur destination véritable, qui est d'être un *dépôt* sacré et toujours disponible. Cependant, puisque l'on n'a pas craint de les confier à la caisse des dépôts et consignations, pour en tirer un intérêt par l'achat de rentes, et décharger ainsi le trésor; puisque d'un autre côté les partisans des concessions demandent qu'on affecte ces fonds à l'achat de leurs actions comme à celle de titres sérieux et de valeurs publiques ayant cours et pouvant se transférer à l'égal des obligations d'état, il est bien naturel que je revendique ici la préférence pour l'exécution des chemins de fer au compte et sous la responsabilité de l'État. Tous les inconvéniens attachés à cette application des fonds des caisses d'épargnes, existeraient à *fortiori* pour les concessions. — J'ajoute, quant à la préférence à donner à la caisse

des dépôts et consignations, qu'elle est peu fondée, puisque dans le cas d'un retrait subit et total des épargnes, à cause d'événemens graves, cette affectation mettrait l'État en gêne ou en perte d'une façon comme de l'autre.

L'emploi de ces fonds à l'œuvre des chemins de fer par l'Etat, serait surtout inattaquable si la législature décidait que l'exploitation de ces chemins devra produire l'intérêt du capital engagé, son amortissement annuel de 1 ou 2 pour 0/0, et enfin les dépenses d'entretien et d'exploitation, comme en Belgique ; car alors, on pourrait garantir 4 et 5 pour 0/0 d'intérêt aux fonds des caisses d'épargne et même leur donner l'hypothèque spéciale sur la propriété des chemins de fer et sur leurs produits.

Mais, ainsi que je l'ai déjà remarqué, l'emprunt ordinaire (et l'affectation des fonds des caisses d'épargne), laisse toujours intacte l'objection des éventualités de guerre, et d'empêchement de la part du gouvernement. — Il ne porte pas avec lui le moyen d'apprécier à quelles localités appartient la priorité dans l'exécution des diverses lignes; et c'est là une autre objection produite par ceux qui craignent les entraves que l'esprit effréné de localité peut encore apporter à la prompte décision qui est attendue. Il ne favorise pas, ou il favorise peu, l'esprit d'association, bien que le mode du forfait en bloc permette et exige même l'existence de compagnies. — Enfin, il expose le pays à contracter des emprunts plus ou moins onéreux, si l'on s'y confie exclusivement pour l'avenir et pour tous

les cas; c'est-à-dire, si l'on ne se donne pas le choix d'autres moyens, qui permettent de ne pas céder devant les prétentions exorbitantes des capitalistes qui voudraient négocier ces emprunts.

C'est pour répondre à tous ces *desiderata* que je me propose d'entrer dans un autre ordre de combinaisons : ce sera l'objet du chapitre suivant.

— Mode financier. —

En dehors de l'emprunt ordinaire, il n'y a plus guère, pour l'État, d'autres combinaisons que les souscriptions individuelles, ou le système des actions, et, par suite, la formation des prêteurs en groupes ou compagnies.

On peut concevoir que les souscripteurs convergent tous, *individuellement*, vers l'État et ne reconnaissent que lui, sans association entre eux; et que l'État reçoive les souscriptions sans être obligé de les destiner spécialement à des parties de ligne locales. Mais, je l'ai déjà dit, ce mode est trop compliqué, et je crois qu'il faudrait préférer : 1° Faire converger les souscripteurs vers l'*association;* 2° S'adresser d'abord aux localités intéressées, et déclarer qu'on affectera les fonds de telle souscription à telle ligne ou partie de ligne.

Voici trois combinaisons qui répondent à cette double fin :

PREMIER MOYEN. — Les souscripteurs apporteraient leur part dans les caisses de l'Etat, comme *prêt* au gouvernement. Le nombre des souscrip-

teurs, et le montant des souscriptions, seraient *illimités.* Lorsque l'Etat aurait reçu une somme égale au montant de la mise à prix de l'entreprise, il le déclarerait aux souscripteurs de cette première somme, qui se constitueraient alors en actionnaires ou compagnie, et nommeraient une *commission* ou *syndicat.* — Les souscripteurs suivans, d'une autre somme égale à la mise à prix, se formeriaent également en compagnie; et ainsi de suite; de telle sorte qu'il y aurait autant de compagnies distinctes, que de sommes égales au prix d'estimation ou de mise à prix de l'entreprise, dans la somme totale des souscriptions destinées à l'exécution d'une ligne, ou partie de ligne donnée. Chacune de ces compagnies se nommerait un *syndicat*, lequel choisirait à son tour, un *directeur* dans son sein. Chaque directeur se présenterait alors en concurrence à l'adjudication publique de l'entreprise *à forfait en bloc,* ainsi qu'il a été dit antérieurement. Le directeur de la compagnie qui aurait consenti le plus grand rabais, serait reçu adjudicataire et *exécuterait* lui-même aux risques et périls des souscripteurs qu'il représenterait, comme dans le cas du *forfait* simple. Seulement, ici, l'État resterait *détenteur des fonds de la compagnie*, et délivrerait des avances au directeur-exécutant du syndicat, à mesure des besoins; ou, si l'on trouvait inconvénient à cela, la commission gouvernerait elle-même les fonds de la compagnie.

— 2ᵉ MOYEN. — Ou les mêmes compagnies, par l'intermédiaire de mêmes syndicats, garanti-

raient le fonds nécessaire à l'exécution, et les ingénieurs de l'État exécuteraient, à condition que tout ce qu'ils auraient économisé en-dessous du prix d'adjudication, reviendrait tout entier ou en partie à la compagnie adjudicataire : ils ne pourraient, dans aucun cas, dépasser le prix d'adjudication, ou ce serait alors l'État qui paierait l'excédant. Le syndicat, dans cette hypothèse, serait là pour observer l'exécution, pour s'assurer si les conditions du cahier des charges ne sont pas *dépassées* par les ingénieurs de l'Etat; enfin pour faire toutes les démarches que réclamerait l'intérêt des actionnaires.

—3e MOYEN.—Ou la souscription totale se bornerait à réaliser la somme nécessaire à l'exécution, et il n'y aurait pas lieu à la formation de plus d'une compagnie, ni par conséquent à l'adjudication publique entre des compagnies de ce genre; —La compagnie prêterait seulement à l'État, qui ferait exécuter purement et simplement pour son compte et par ses agens : la commission serait là pour constituer les souscripteurs en une *raison* en quelque sorte *sociale* et *unitaire ;* et pour s'assurer en leur place, que l'État affecte bien les fonds à la portion de ligne qui les intéresse, et qu'il met dans l'exécution toute la diligence et toutes les conditions promises.

Dans chacune de ces combinaisons, la clause fondamentale du prêt ou de l'avance des fonds nécessaires à l'entreprise, serait le *remboursement à époque précise* (intégral, ou par annuités), ou le remboursement *facultatif dans certaines*

limites données. — L'Etat garantirait un intérêt annuel à dater du jour du versement.—Le taux de cet intérêt serait de 4 p. 0/0 au moins.

Dans le cas où le principe des péages serait admis pour toutes les lignes de l'Etat, comme en Belgique, on pourrait promettre une prime fixe aux actionnaires de chacune de ces trois combinaisons, sur les produits, dès que les bénéfices atteindraient tel chiffre donné, avec tel tarif, pendant un plus ou moins grand nombre d'années(1); ou plutôt, afin que le gouvernement fût libre de faire varier son tarif, il lui suffirait de déclarer que la prime promise est acquise aux actionnaires, quels que soient les produits sous l'influence et l'action du nouveau tarif.—Le taux de cette prime varierait nécessairement selon les lignes et les compagnies. — Lorsqu'il y aurait lieu d'accorder une prime, on pourrait faire porter le rabais de l'adjudication sur le taux de cette prime, en même tems que sur celui de la mise à prix. Peut-être faudrait-il, au lieu de faire dépendre la prime du taux des *bénéfices*, la faire dépendre uniquemenl des *recettes ;* car, à la rigueur, l'Etat pourrait éluder la clause des bénéfices, en se livrant à des dépenses ou inutiles ou étrangères à l'intérêt de la compagnie; tandis que les recettes sont d'une appréciation sûre et *inéludable ;* l'Etat en fait ce qu'il veut : l'essentiel pour la compagnie est qu'il

(1) Le taux de la prime devrait se décider d'après les bénéfices qui seraient réalisés avec le tarif prédéterminé dans le cahier des charges, pendant les 2, 3 ou 4 premières années de l'exploitation, afin d'être maître ensuite du tarif.

les ait opérées.—Les actions perdraient leur droit à la prime, par l'aliénation.

La première objection est celle-ci : — Trouvera-t-on des souscripteurs, des compagnies à ces conditions? — Je pense qu'oui : les petits capitalistes en province ne demandent pas mieux que de prêter à l'État ; et il ne dénicheront leurs épargnes que pour lui. De l'aveu même des plus chauds défenseurs des concessions, l'État *seul* a du crédit aujourd'hui, et les compagnies concessionnaires ne peuvent plus rien sans son alliance avec elles; jamais moment n'a été plus propice pour l'Administration des travaux publics si elle sait en profiter, ou si les chambres permettent qu'elle en profite. Les souscripteurs se contenteraient de 4 et 5 p. 0/0 d'intérêt; et, quant à se former en compagnies *exécutantes à forfait*, ils y trouveraient encore de suffisants motifs, même dans le cas où il n'auraient en perspective que les bénéfices plus que probables du forfait, outre l'intérêt de leur argent ainsi placé pour vingt, trente ou cinquante ans au taux ordinaire, et garanti d'ailleurs par l'hypothèque spéciale sur la ligne où il a été dépensé et sur ses produits. Si donc on ajoutait à cette perspective celle d'une prime, l'affluence des concurrens ne me paraîtrait pas douteuse, pourvu que l'on divisât et subdivisât les entreprises ; que le ministre des travaux publics donnât une *grande publicité* à ces combinaisons, et qu'il fit descendre ses agens dans les localités pour solliciter les intéressés ; car il ne faut pas se dissimuler que l'apathie est grande dans nos provinces ;

que si l'on y est bien disposé à prêter à l'État, ou à s'immiscer dans l'exécution avec quasi-certitude d'y bénéficier, on ne veut pas toutefois faire le moindre *sacrifice*, même *bien entendu*, pour doter sa localité d'une amélioration destinée à profiter immédiatement à tous.

Ces combinaisons, surtout la première, sont évidemment favorables à la multiplication et à la consolidation des petits entrepreneurs. En effet chaque compagnie ou son syndicat peut, avec l'intérêt garanti par l'État au total de son forfait, trouver à emprunter un capital correspondant à celui qu'elle aura immobilisé dans sa première entreprise, mais que l'État lui doit et qu'il lui remboursera à des époques convenues. Chaque compagnie pourra donc, en contractant cet emprunt, recommencer avec l'État le même accommodement pour d'autres lignes ou fractions de lignes, et même pour des travaux publics autres que les chemins de fer ; ce qui aboutit à la constituer entrepreneur permanent; et ce qui lui permettra même, en ne se dissolvant pas, d'attendre les occasions de rentrer en activité. — Si des lots plus forts se présentent, la compagnie aura pu augmenter son fonds disponible de toute la différence qui doit exister en sa faveur entre ce qu'elle aura dépensé effectivement et le chiffre du forfait, qui lui sera acquis.

On veut l'esprit d'association : le voilà inoffensif, et s'organisant sous le patronage BIENVEILLANT, mais *modérateur* de l'Etat ; et, comme je viens de le suggérer, l'on a des entrepreneurs nombreux, capables et puissans ; car qu'est-ce qui manque au

pays et à l'administration ? des entrepreneurs en grand nombre, assez forts pour entreprendre tous les genres d'ouvrages ; c'est-à-dire des capitaux associés et mis en rapport par des individus qui perpétuent leur association et leurs fonctions, de manière à perpétuer aussi, au profit des travaux publics, un *personnel expert* en entreprises.—Or, la combinaison que je propose me paraît répondre parfaitement à ce but.

Les avantages que l'Etat trouverait à ce mode financier et d'exécution, sont assez grands pour qu'on le prenne en considération :

1° D'abord il répond à la grande objection tirée, contre l'exécution aux frais de l'Etat, des éventualités de guerre et d'émeutes ; de l'énormité des dépenses auxquelles il doit subvenir ailleurs ; en un mot, de toutes les possibilités de diminution du crédit public ; car l'Etat, grâce à cette combinaison, peut, sans aucune avance de sa part, tout tenir en propriété, tout entreprendre simultanément ou successivement, *tout faire* enfin, ou plutôt *tout faire faire*. — Les remboursemens étant successifs, et même facultatifs dans de certaines limites, l'Etat profite des circonstances favorables : dès qu'une ligne est commencée, on est sûr qu'elle sera poursuivie sans discontinuité jusqu'au complet achèvement, car ses fonds sont faits et tout prêts dès le début. Cette réalisation en quelque sorte anticipée des fonds, et leur possession par l'Etat, sont justifiées devant les plus simples notions de la prévoyance et de la prudence. Je pars de cette idée que le sort d'une entreprise ne peut

dépendre du plus ou moins de crédit qui sera maintenu dans le monde commercial, à un ou plusieur individus, durant le cours de leurs travaux ; que, par conséquent, toute compagnie qui vient solliciter l'adjudication d'une entreprise simple, ou à forfait, ou une concession, doit avoir un fonds *social* réellement disponible. S'il n'y a que des *promesses*, il faut qu'elles tiennent lieu du capital, que l'actionnaire soit déclaré sérieusement redevable et engagé : c'est ainsi que les choses se passent aux Etats-Unis ; il y existe de fortes amendes pour ceux qui n'épuisent pas loyalement leurs versemens. Il n'y a donc rien que de juste dans la clause qui obligerait les compagnies de toute nature à déposer leurs fonds dans les caisses de l'Etat, ou à charger celui-ci de percevoir, *comme en matière d'impôt*, les fractions d'actions qui seraient encore dues, et de délivrer les fonds à mesure qu'on justifierait des approvisionnemens, des dépenses, et en général de l'avancement des travaux.

Quoiqu'il en soit, en se bornant à notre présente combinaison, on voit comment pour les cas de folle enchère, et pour les mesures d'office quelconques, l'Etat trouve toutes les garanties possibles dans la possession préalable du fonds total de l'entreprise.

J'oubliais de dire que si le taux des souscriptions était insuffisant, l'Etat pourrait parfaire de ses propres fonds, sans néanmoins se faire représenter au syndicat et sans participer au bénéfice du forfait.

2° Il n'y aurait plus lieu à exiger de cautionnemens.

3° Le besoin d'associations honnêtes et modérées serait pleinement satisfait.

4° L'intérêt que l'Etat serait obligé de payer aux capitaux réalisés, pendant l'exécution des travaux, serait compensé par l'emploi utile que l'Etat est toujours à même de faire de l'argent qu'il reçoit en cautionnement ou comme dépôt et consignation, dans les diverses branches de services publics. D'ailleurs, de toute façon, il devrait supporter cet intérêt lors même qu'il recourrait à l'emprunt ordinaire ou qu'il exécuterait sur ses propres fonds, par ses propres agens. Quant à l'intérêt ultérieur, il en retrouverait l'équivalent, soit dans les produits que l'on demanderait à l'exploitation par les péages, soit dans la prospérité générale et dans ses recettes *indirectes*, si l'on n'établissait aucun péage.

Il est bien entendu que le mode de formation du fonds de l'entreprise ou des compagnies, tel que je l'ai imaginé, n'est pas indispensable, et que l'on peut en concevoir d'autres qui le suppléent : l'essentiel est que, dans tous les cas, le capital d'exécution soit fourni par l'entreprise elle-même, et *immobilisé* dans cette entreprise pour un temps donné, en prévision de remboursement par l'Etat. Ainsi il suffirait d'introduire cette clause dans le mode de *forfait en bloc* dont j'ai précisé l'économie au chapitre précédent, pour le rendre identique, dans ses résultats, à la combinaison principale dont il s'agit en ce moment.

Le syndicat, et même de nombreux souscripteurs, sont ici des conditions secondaires qui peuvent disparaître, et se remplacer sans inconvénient par un ou plusieurs ingénieurs civils entrepreneurs, qui, avec leurs propres fonds, ou la commandite de quelques autres capitalistes, se rendraient adjudicataires des entreprises, avec capital immobilisé.

Ainsi l'on conçoit que le haut commerce d'une ville, les propriétaires et fermiers d'un territoire à qui un chemin de fer serait promis, réalisent des souscriptions et des compagnies de ce genre pour l'une des trois fins que j'ai indiquées.

Il n'est pas douteux que les localités traversées ne souscrivissent en masse et pour l'emprunt et pour l'exécution, à l'exemple des populations rurales et urbaines des états de l'Union-Américaine, si comme elles, nos villageois et citadins aisés comprenaient tout l'intérêt qu'ils ont à le faire. — Afin de leur montrer cet intérêt, il me semble que le ministre de l'intérieur d'accord avec le ministre des travaux publics, devrait adresser à tous les maires du royaume une ou plusieurs circulaires expresses, où l'on exposerait clairement les voies et moyens, et leurs motifs.

L'esprit de localité est grand en France, aujourd'hui plus que jamais : il parlera certainement lorsqu'il s'agira de la *priorité d'exécution*. Or la justice veut que les localités qui consentiront à des sacrifices soient préférées; que celles qui feront de plus grands sacrifices aient des chemins de fer plus tôt que celles qui en feront moins; j'entends pour

le cas général, et lorsqu'un intérêt national plus large ne sera point directement en cause. Les trois combinaisons qui précèdent sont d'excellens *signes* de cette priorité : c'est même à ce titre que je les crois surtout recommandables. Plus une localité désire une ligne en fer, plus elle s'empressera de souscrire et de se constituer en compagnie, plus les souscripteurs seront disposés à exécuter eux mêmes, plus ils consentiront à immobiliser leurs capitaux dans une œuvre qui doit assurer la prospérité de leur contrée, et leur rapporter *indirectement* de beaux dividendes. Je sais bien que l'Etat doit se guider d'après un principe plus élevé dans la répartition des travaux, et qu'il devra lui-même faire des sacrifices pour certaines localités, loin de réclamer qu'elles en fassent personnellement; mais du moins s'il en est d'impatientes et de tracassières, il convient qu'on puisse leur répondre :—faites un pas, l'Etat en fera deux. — Il convient surtout qu'on puisse leur offrir les *moyens* et leur dire : — tenez, exécutez avec vos propres fonds; nous vous en garantissons l'intérêt et le remboursement intégral; nous vous offrons un réel bénéfice dans les économies presque certaines du forfait et, s'il le faut, nous vous accorderons une prime d'encouragement. Enfin, dans le cas où l'Etat manquerait passagèrement à ses engagemens par impuissance, vous avez hypothèque spéciale sur les travaux et sur les produits.

C'est d'après le même principe que les départemens, les villes et les communes qui voudraient

s'imposer extraordinairement, seraient reçus à solliciter l'exécution, anticipée en quelque sorte, d'une ligne de second ordre ou d'embranchement. Mais je doute que le gouvernement reçoive beaucoup de propositions de ce genre. La plupart des départemens et des villes sont endettés déjà, ou manquent de ressources, ou se neutralisent par la jalousie des arrondissemens, ou enfin ils sont encore à sortir de l'apathie. Malheureusement surtout, les localités s'en reposent sur la nécessité et le devoir pour l'Etat d'ordonner tôt où tard l'exécution des grandes lignes : ce qui est du reste une manière tacite de lui promettre et de lui consentir les impôts ou les charges que cet établissement suppose de la part de la nation collectivement. Comme les participations de cette nature ne peuvent être obligatoires, on ne peut mettre et exiger ni égalité, ni uniformité dans les *subventions*, ou les *garanties d'intérêt* qu'on pourrait demander aux localités. On ne peut même pas rendre ces dispositions universelles. Cela ne dépend donc pas uniquement de ce que *pourrait* donner tel département, telle ville, mais de ce qu'elle *voudrait* accorder. L'on devrait cependant régler d'une manière générale, et comme base élastique d'appréciation, que la *subvention* d'un département, d'une localité, sera proportionnelle au nombre de lieues de chemin de fer qui seront déploiées sur son territoire, ou bien aux dépenses faites sur ce même territoire pour l'établissement du chemin ; — que le *taux de l'intérêt garanti au capital engagé par l'État*, sur le territoire d'un de-

partement, etc., sera de 2 ou 3 p. 0/0; ou qu'il sera subordonné aux produits de l'exploitation, et que le déficit sera supporté, en entier ou en partie, par le département (et la localité quelconque), qui solliciterait l'établissement d'un chemin de fer dans sa région.—On peut encore admettre les localités ou des collections d'individus intéressés à l'œuvre des chemins de fer, on peut les admettre à *s'intéresser* dans l'exécution par la prise d'un certain nombre d'actions, ou par un prêt moyennant un intérêt fixe, indépendant des résultats de l'exploitation, ou moyennant une part dans les bénéfices réalisés sous l'action d'un tarif prédéterminé, et avec faculté pour l'État de *racheter* à volonté.

Mais je pense qu'il faut rendre toutes les conventions de ce genre *indépendantes des résultats de l'exploitation, de l'action et de l'existence des tarifs et péages, afin que l'État soit toujours maître, non seulement des variations du tarif, mais de l'existence de tout tarif : c'est là un point capital.*

Les garanties d'intérêt de la part des localités seraient d'ailleurs presque toujours illusoires, ou bien elles ne seraient plus consenties dès qu'elles présageraient devoir être sérieuses; — par la raison que les localités ne promettraient cet intérêt que pour les fractions de lignes qu'elles sauraient devoir être presqu'infailliblement assez productives pour couvrir les dépenses, et l'intérêt des capitaux engagés. J'ai déjà cité, en exemple, la ville et le commerce de Lille : ils garantiraient bien le service d'un faible intérêt pour l'exécution du

chemin de Lille à la frontière belge, parce qu'ils savent qu'ici le succès est certain ; mais ils feraient défaut lorsqu'il s'agira de prolonger la ligne vers Arras et Paris, parce qu'ils doutent qu'ici les produits soient de longtemps en équation avec les dépenses.

Une *subvention* préalable, fixe, et une fois pour toutes, de la part des départemens, des villes, etc., voilà, je crois, la manière de contribuer la plus simple et la plus sûre.—Toutefois, il y aurait peut-être à méditer la combinaison suivante, que j'imagine :

Chaque département garantirait un *minimum* d'intérêt préfixé à l'État, pour la partie comprise dans les limites de son territoire ; mais ce ne serait point d'après le montant des bénéfices nets, réalisés dans chaque département, que l'on jugerait s'il y a lieu à parfaire ou non l'intérêt à l'Etat ; ce serait d'après le *balancement total* des bénéfices et des déficits de *l'ensemble* des lignes en cours d'exploitation, et en raison alors de la longueur de ligne. Et cela serait de toute justice ; sinon, il adviendrait que les départemens déjà les moins riches et les moins favorisés par la nature, seraient précisément ceux qui devraient payer le plus long-tems de plus forts intérêts à l'Etat. — Il faudrait donc, dans ce système, que les départemens traversés par des chemins de fer, fussent *solidaires* pour l'ensemble des lignes. Mais je pense qu'attendu l'état peu avancé des mœurs et de la civilisation, il ne faut pas espérer que nos localités consentent cette solidarité. D'ailleurs,

cette conception suppose presque nécessairement l'existence de péages ou de tarifs *uniformes par toute la France*. Aussi l'ai-je donnée principalement pour mieux faire sentir l'impossibilité de jamais tirer un secours efficace de la participation et des sacrifices des localités. — Au fait, pourquoi tant d'embarras en vue d'obtenir des localités prises une à une, quelques sommes relativement insignifiantes, lorsque l'État a devant soi la ressource bien autrement large, et sûre et simple des *emprunts publics*, lesquels obligeront *toutes les localitées réunies* à contribuer équitablement, un jour ou l'autre, par les impôts généraux, au payement de l'intérêt des fonds empruntés publiquement pour la création de voies perfectionnées qui promettent à *toutes les localités* prospérité et développement nouveau.

Il est vrai que cette manière de raisonner peut également s'appliquer aux souscriptions et aux compagnies qui font l'objet des moyens que j'exposais tout-à-l'heure : il faudrait donc préférer les emprunts ordinaires aux capitaux que les compagnies viennent *immobiliser* et *spécialiser isolément* dans leurs entreprises jusqu'à remboursement intégral par l'Etat. Mais il y a cette immense différence que notre combinaison est suffisamment conseillée d'ailleurs par les considérations que j'ai fait valoir à l'appui. — Toutefois, je conçois qu'on s'en tienne au FORFAIT EN BLOC, et que l'État paie de ses propres fonds à mesure de l'avancement des travaux ; à condition, cependant, qu'on transporte parmi

les voies et moyens de ce dernier mode, le mode de formation des capitaux et des compagnies, indiqué au début de ce chapitre; car jusqu'ici je n'avais pas précisé comment se formeraient les compagnies qui se chargeraient du *forfait en bloc* que j'ai proposé d'accord avec M. Jules Seguin. Dans ce cas, les souscripteurs ne devraient plus déposer dans les caisses de l'État, que le 1/3 ou une autre fraction du prix d'estimation; et c'est muni de cette garantie, qu'il serait fait à la compagnie des avances successives par 20ᵉ, 10ᵉ, etc., à mesure de ses approvisionnemens et de l'exécution des travaux.

Si c'était un seul individu, un ingénieur civil qui se présentât comme adjudicataire postulant, il serait obligé au versement préalable de la même fraction, et tout se passerait à son égard comme s'il représentait une collection de souscripteurs. Ainsi n'y eut-il de durable que cette disposition dans mes dernières combinaisons, elles n'auraient point été sans utilité. J'ajouterai, puisque j'ai fait un retour sur le mode du forfait en bloc, que les compagnies formées de souscripteurs-intéressés des localités, devront être préférées lors de l'adjudication, non seulement à des soumissionnaires isolés, à des individus, mais aussi à des compagnies formées d'actionnaires étrangers à la localité; pourtant ce serait à la condition que les premières s'engageassent à rester propriétaires de leurs actions.

Si les départemens concouraient à l'établissement des chemins de fer, soit par la subvention,

soit par une garantie d'intérêt, etc., on pourrait statuer qu'en retour, la *plus value* des terres et maisons reviendrait à chacun d'eux, et que les conseils généraux seraient autorisés à ajouter des centimes additionnels au contingent départemental ordinaire des communes et territoires, compris dans le rayon où a dû agir immédiatement et efficacement la présence du chemin nouveau ; — ou mieux : les conseils généraux se contenteraient de répartir la charge de la participation du département, entre les localités, d'après la base ordinaire d'abord, et ensuite en réclamant de chaque ville ou localité traversée par le chemin, un contingent *supplémentaire* proportionné à la bonification qu'elle serait notoirement censée avoir obtenu ou devoir obtenir de l'existence de la ligne nouvelle.

Il reste une autre idée, du même ordre que les précédentes, et que je crois digne d'attention : je veux parler de la vente des *biens communaux* et de l'affectation de leur valeur à l'établissement des chemins de fer. Non seulement l'État servirait aux communes l'intérêt du capital, mais il leur garantirait le principal à l'égal des rentes perpétuelles : il leur donnerait même une hypothèque spéciale sur les travaux, et éventuellement sur les produits de l'exploitation. Les communes n'ont pas le droit sans doute d'aliéner les biens communaux au profit exclusif de quelques générations, mais elles ont celui de transformer une propriété inaliénable en une autre équivalente ou supérieure, au profit de la commune présente et future : l'État même a ce droit

pour elles, en qualité de tuteur-né des intérêts des générations à venir. Je n'ai pas besoin de dire combien ces terrains, aujourd'hui incultes ou stériles jusqu'à ne donner qu'une pâture de moribonds au rare bétail qui y broute, redeviendraient fertiles et fécondes dans les mains des nombreux ménagers qui en recevraient les premiers gages de leur liberté et de leur bien-être ; — comment leur mise en valeur offrirait une nouvelle main-d'œuvre agricole et industrielle, aux classes tout à fait pauvres des villages ; et combien tous ces élémens de prospérité et de civilisation seraient servis et accélérés par la présence des chemins de fer dont cette vente généralisée aurait permis l'établissement prompt. Je ne crois pas qu'aucune autre combinaison puisse présenter plus d'avantages à toutes les classes de toutes les communes de France ; et principalement à la classe sous-moyenne qu'on attacherait à l'ordre, qu'on animerait au travail, et qu'on engagerait à l'économie et à la prévoyance par la possession d'un *champ*, d'une *propriété* ; — car je sous entends qu'on accorderait dans l'acquisition la priorité aux habitans de chaque village.

L'État pourrait ou déclarer, par une loi, l'aliénation générale des biens communaux, ou laisser aux communes la faculté de solliciter cette aliénation des pouvoirs représentatifs. Dans cette dernière hypothèse, afin de hâter la décision des communes, le ministre des finances ferait savoir que toutes les communes, qui, dans l'espace de un ou deux ans, à partir de...., auront effectué

cette vente, et en auront affecté la valeur à l'établissement de telle ligne ou partie de ligne spécifiée par elles, jouiront, outre l'intérêt invariablement et perpétuellement destiné à leur dépôt, d'une prime déterminée, pendant *tant* d'années.

Enquêtes et publicité.

Pour que la publicité soit entière, et la garantie de tous les intérêts, certaine, il faut que tout projet, avant d'arriver à la réalisation, ait passé par trois degrés d'enquête, par trois épreuves.

1° Aux chambres, le soin de décider que tels points extrêmes seront unis, que telles contrées seront parcourues par un chemin de fer. — Les débats devant les législateurs, dans la presse quotidienne, par les brochures, etc., équivaudront certainement à une enquête officielle, quant aux généralités dont il s'agit dans les décisions de ce genre, où rien n'est arrêté si ce n'est que le ministère des travaux publics est autorisé à préparer un projet pour l'exécution d'une ligne, qui relie telles villes et sillonne telles provinces. C'est en quelque sorte l'enquête nationale, celle qui se fait devant le pays tout entier, parce que tout le monde y est compétent et que toutes les localités y sont intéressées. — Jusqu'à ce que la systématisation générale dont j'ai parlé, laquelle ne peut être que l'œuvre d'une *commission d'élaboration*, soit achevée et soit acceptée par les chambres, le ministre des travaux publics devrait donc, dans ma pensée, présenter, un à un,

à la sanction des chambres et du pays, tous les projets qui lui paraîtront mériter la priorité d'exécution, ou dont certaines localités demanderaient la réalisation moyennant participation.

Les études préliminaires, nécessaires à ce premier degré d'enquête, consisteraient en un nivellement général de la contrée, en une reconnaissance des lieux, et dans les élémens statistiques sur le mouvement des personnes et des choses, en général sur l'importance de la circulation, sur l'utilité de relier une région à une autre sous le rapport politique ou économique.

Durant cette enquête législative, il conviendrait que l'administration éclairât le vote des députés de toutes les lumières que la presse ou des écrits particuliers auraient jetées sur le projet en discussion. En général, un projet ne devrait jamais être présenté qu'accompagné d'un mémoire où seraient consignées toutes les raisons pour et contre. — A cet effet, le ministère devrait d'abord livrer à la publicité la plus grande, le premier travail des ingénieurs; il solliciterait franchement la controverse, en adressant les documens à toutes les personnes et à toutes les autorités ou corps constitués qu'il saurait être compétens. Par ce moyen, et si cette démarche était faite *volontiers*, avec l'amour sincère de la publicité, l'enquête serait déjà bien avancée lorsqu'elle prendrait un caractère légal et officiel.

2° Quand la jonction de deux points serait décidée en principe et autorisée par les chambres, une nouvelle enquête, une enquête plus formelle

s'ouvrirait sur la direction à suivre, comme par exemple pour la jonction de Paris à la frontière belge : sera-ce par Amiens ou par Saint-Quentin? — Il y aurait autant d'enquêtes distinctes que de directions possibles ou mises en avant. Les enquêtes devraient se faire non seulement par des commissions spéciales, mais par les *conseils municipaux*, dans *tout village* comme dans toute ville. On exposerait *verbalement et par écrit* devant eux ses raisons, son opposition ou son assentiment. Il suffirait de se présenter aux jours de séances; chacun, dans l'ordre de son introduction. Nul ne serait forcé de venir témoigner, comme en Angleterre; mais, sauf ces contraintes, toutes les garanties de publicité des Anglais seraient acquises aux localités. Et cependant l'on aurait évité toutes les dispositions de l'enquête anglaise qui la rendent si dispendieuse pour les demandeurs en concessions, et si pénible pour tous. Par cette concentration de l'enquête à l'avantage de chaque population, dans sa maison commune, il n'y aurait aucun déplacement obligé; mais ceux qui voudraient se déplacer et aller exposer leurs motifs devant les commissions qui siégeraient aux chef-lieux d'arrondissement ou de département, le pourraient faire à leurs propres dépens. Lorsque le terme de l'enquête communale serait épuisé, le procès-verbal de la municipalité présidée par son maire serait clos, et adressé sur le champ, soit à la commission spéciale de la direction de ligne dont il serait question, soit plutôt directement au ministre des travaux publics. Et lorsque tous les centres d'enquête

communale ou départementale auraient terminé leur travail, le ministre publierait l'ensemble, en écartant consciencieusement le superflu, les redites, etc.; puis il en expédierait un exemplaire à chaque municipalité intéressée, laquelle ferait sa réponse contradictoirement aux motifs de ses adversaires, et la renverrait au ministre. — Dès lors l'enquête serait close, et le ministre aurait à statuer immédiatement sur la direction définitive, en se fondant sur les *considérants* qui sortiraient nécessairement de l'examen des résultats de l'enquête, à moins que l'on n'aimât mieux se fortifier de la décision ou de la sanction expresse des chambres; ce qui me paraît peu acceptable, si l'on veut laisser quelque initiative, et par conséquent quelque zèle et quelque part de responsabilité au ministre.

Dans tous les cas, je pense qu'on ne saurait laisser plus longtemps aux commissions d'enquête la faculté de n'admettre les dépositions *verbales* que sous *leur bon plaisir*. Car, si l'on se plaint unanimement que les enquêtes sont illusoires en France, c'est d'abord à cette disposition peu libérale qu'on le doit; c'est ensuite au peu d'efforts et d'enseignemens publics ou officiels que l'on fait pour introduire les habitudes d'une large publicité dans nos mœurs. D'après cela, je serais tenté d'insister sur l'importance de transporter l'enquête jusque dans chaque commune. Ce serait un excellent moyen de réveiller le villageois et de le prédisposer au progrès. Ce moyen d'ailleurs abrège, économise autant qu'il est efficace. Toutes les réclamations légitimes, celles mêmes des plus

humbles pourraient se faire jour. — Et rien de plus simple et de plus expéditif que la transmission des procès-verbaux directement au ministre.

3° Enfin, lorsque la direction principale serait décidée, il y aurait lieu à une troisième et dernière enquête, toute locale cette fois, pour le tracé précis. Ce serait un débat contradictoire à ouvrir entre des localités tout à l'heure coalisées contre une direction rivale. Il ne s'agirait plus ici que de droite et de gauche, pour toucher tel village ou telle ville plutôt que telle autre; pour éviter telle usine, ou favoriser tel établissement, telle population industrieuse qui manquerait de débouchés, etc. — La manière de procéder dans cette enquête serait la même que pour la précédente, sauf l'échelle; mais, cette fois, le ministre resterait pleinement juge unique du tracé définitif, et l'arrêterait en conséquence, toujours en fondant ses considérants sur les lumières acquises par l'enquête.

La publicité! la publicité pour tous les actes, pour toutes les décisions, tous les marchés de l'administration et des ingénieurs! on ne saurait trop le recommander au personnel qui sera chargé de l'établissement des chemins de fer au compte de l'État : la publicité est le *palladium* des fonctionnaires, loin qu'elle doive leur tourner à mal. Le ministre actuel des travaux publics belges l'a bien compris : il s'appuie sur elle comme sur l'unique garantie qu'il ait de la bonne gestion et de l'habileté de son personnel. Il publie et le résultat de ses enquêtes et les pétitions et les

mémoires au roi ou à lui-même, que ces enquêtes suscitent; et ils les envoie sur le champ à tous ceux qui font ou influencent l'opinion. C'est encore ainsi qu'il fait insérer au *Moniteur* le montant mensuel des recettes de l'exploitation.

Dans ma pensée, les conceptions du corps des ponts et chaussées devraient être mises, quant aux conditions préalables de publicité, et aux modifications à subir, sur le même pied absolument que les projets des compagnies. — Et le ministère des travaux publics devrait accueillir, encourager même à l'occasion les conceptions et les projets des particuliers. Il naîtrait de cette concurrence facultative et passagère du génie civil avec le génie officiel, une émulation salutaire. Il faudrait donc que l'administration eut la générosité de mettre en regard de ses projets, ceux qu'elle saurait leur être opposés, et de faire juge l'opinion du pays.

Si l'administration ne prenait pas franchement ce parti, elle obligerait tôt ou tard la Chambre des députés à organiser dans son sein, un comité des chemins de fer, permanent tout durant chaque session. A ce comité seraient transmis les projets des particuliers et ceux du ministère des travaux publics. Il renverrait les premiers à l'administration, afin qu'elle fit son rapport sur leur valeur comparée, ou absolue. Les particuliers auteurs des projets, seraient reçus à faire valoir devant le comité leurs contre-preuves. La chambre, d'après l'avis de son comité suffisamment instruit, déciderait sur la préférence à donner soit aux projets de

l'administration, soit à ceux des particuliers; ou enfin sur l'utilité publique d'une ligne qui était projetée par l'industrie particulière avant que les ingénieurs de l'État eussent pris l'initiative de cette conception; et, s'il y avait lieu, l'administration serait autorisée à faire exécuter, comme sien, le projet des particuliers.

Lorsque les projets des particuliers seraient sanctionnés par les chambres, ou accueillis et *appropriés* par le ministre des travaux publics, les auteurs de ces projets auraient droit à une récompense ou *indemnité*, qui serait fixée par une commission spéciale, ou par la Chambre, ou par le ministre; et de plus, ils auraient le privilège de se rendre *adjudicataire d'un* ou *plusieurs* lots à exécuter sur leur ligne, *ou même de toute la ligne*, aux taux et conditions stipulés dans le cahier de l'admistration; et cela, à leur choix, avant la mise en adjudication d'aucune des parties dans lesquelles serait fractionnée la ligne entière. Le rabais n'existerait pas pour eux; l'adjudication serait directe; ce serait là leur profit, outre l'indemnité.

Par ce moyen, le génie civil, l'originale vocation, la spontanéité de l'industrie privée, auraient suffisant essor, suffisant motif et suffisante carrière. Aucune heureuse idée, venant à surgir dans la multitude, ne serait repoussée, ni perdue pour le bien général; et l'on aurait répondu à toutes les objections des partisans des concessions, qui ne voient de prime pour le génie et l'invention, que dans le mobile exclusif d'une cupidité exagérée.

Si les avantages que je propose d'accorder aux

auteurs de projets acceptés, présentaient quelque inconvénient, je rappellerais ceux que leur réserve la législation belge, comme dignes d'être garantis aux hommes inventifs, avec les modifications que supposent nécessairement des moyens d'exécution différens. Ainsi, l'adjudication publique avec concurrence aurait lieu ; mais si les rabais offerts n'atteignaient pas *tant* p. 0/0, l'auteur du projet aurait la préférence. Il conviendrait même dans tous les cas, d'adopter la clause qui assure une indemnité à l'auteur, si son projet, sans avoir été réalisé d'abord, venait à recevoir un commencement d'exécution dans les cinq ou dix années suivantes.

Examen du réglement relatif aux enquêtes administratives. (1)

Si maintenant j'aborde avec ces généralités, la critique du réglement des enquêtes administratives aujourd'hui en vigueur, j'arrive aux conclusions suivantes:

Articles 2 et 3 du réglement. — Comme dans notre opinion, il n'y aurait jamais lieu à la concession directe proprement dite, les avant-projets feraient place aux projets définitifs, ou du moins à des projets déjà bien avancés et minutieusement élaborés à l'époque de la mise en adjudication publique. — L'imperfection des avant-projets et surtout la faculté de demandes en concession directe et personnelle, sont la source

(1) Nous supposons, pour abréger, que le lecteur a sous les yeux le réglement, et la circulaire qui le modifie.

de toutes les difficultés et de tous les embarras suscités aux compagnies par l'administration des ponts et chaussées. — Le caractère tracassier de l'intervention de cette administration, était inévitable dans un état de choses qui ne permettait pas de statuer rigoureusement à l'avance sur tous les devoirs et tous les droits des concessionnaires. Ceux-ci naturellement, ont voulu profiter du vague laissé avant la loi de concession à l'égard des principales dispositions techniques et autres, pour se donner des libertés qui leur fussent profitables.

L'enquête administrative ne s'ouvrirait donc que sur des projets bien étudiés, et après avoir recueilli toutes les données constitutives d'une opinion éclairée. Comme je l'ai dit, l'administration publierait tous ses documens, et appellerait les lumières et les informations de toutes parts.

Si l'ensemble systématique dont j'ai parlé, était élaboré et sanctionné, la loi par cela seul aurait autorisé l'administration à faire toutes les opérations qui mènent à l'exécution, pour toutes les lignes comprises dans cet ensemble. Les débats qui auraient précédé l'adoption du plan d'ensemble par les chambres, auraient suffisamment prouvé l'utilité publique de chacune de ces lignes. Les diverses enquêtes n'auraient donc plus pour objet que la meilleure direction à suivre.

Mais cet ensemble n'existe point encore. En attendant, il faudrait laisser à l'administration, sous sa responsabilité, le soin de concevoir ou d'accepter les projets de lignes, d'en élaborer complétement les bases, d'ouvrir les enquêtes, de solliciter la

publicité et de s'arrêter à tel degré d'information qu'elle voudrait; et même la faculté de n'y pas donner suite, sauf à elle à soumettre au public les documens et renseignemens qui pourraient justifier la détermination; ou enfin de continuer, en procédant aux *deux degrés* d'enquêtes; d'amener le projet à maturité, de mettre la concession en adjudication, de demander enfin aux chambres la sanction du projet et celle de la concession en même temps;—ou plutôt, déjà les chambres, éclairées par les résultats du premier degré d'enquête que le ministre leur aura soumis, auront approuvé le choix de la direction fait par le ministre, à moins qu'on ne préfère laisser à celui-ci la responsabilité jusqu'à l'époque de la présentation des résultats de l'adjudication même. Mais il serait préférable que la seconde enquête, c'est-à-dire celle des détails, ne vînt qu'après la sanction du choix de la grande direction, afin que cette fois l'on pût procéder aux formalités préalables de la prise de possession et de la fixation de l'indemnité des terrains à exproprier, en un mot asseoir définitivement le tracé et mesurer la superficie des terrains empris, relever les noms des propriétaires, etc.

L'enquête administrative sur un avant-projet, est inutile dès qu'on ne se propose plus de procéder par concession directe. L'adjudication avec concurrence implique que le projet soit mûr et définitif dans toutes ses parties. L'administration n'a pas besoin d'être autorisée par une loi à exécuter telle ligne, avant d'avoir réuni toutes les don-

nées qui doivent l'éclairer ; c'est au contraire la loi qui doit attendre, pour décider l'exécution d'une ligne, que l'administration ait démontré rigoureusement l'utilité et la possibilité de cette ligne. Que si les premiers renseignemens statistiques du mouvement commercial, les nivellemens, les résultats d'un premier degré d'enquête, prouvent l'inutilité ou l'impossibilité relative d'un projet, alors la publicité de ces documens suffit. Il est superflu d'aller au delà. — Que si l'administration malgré cela persiste, et ne tient pas compte des enquêtes, les chambres, la presse et l'opinion sauront certes annuler tous ses actes au moment même ou elle en viendra demander la sanction en présentant les résultats de l'adjudication, et le ministre n'aura plus qu'à fléchir sous une aussi grande responsabilité. Il en serait de même, si l'administration refusait de mener à fin un projet pour lequel toutes les données seraient favorables.

On doit remarquer, d'ailleurs, que jusqu'ici l'initiative des projets est laissée à l'administration : par conséquent tout ce que l'on pourrait reprocher à la combinaison précédente s'appliquerait au régime actuel. Il conviendrait de déclarer que le ministère des travaux publics conserve l'initiative dans le cas général ; mais que le droit de pétition autorise chaque citoyen à recourir aux chambres dans tous les cas où l'administration aurait refusé de donner suite à un projet dont il serait l'auteur, et qu'il croirait utile à la chose générale.

Le président de la commission d'enquête et la

moitié des membres, devraient être au choix du préfet ou du ministre; l'autre moitié serait nommée par le président du tribunal de Commerce, ou de la Cour royale, ou du tribunal de 1re instance. En Belgique, les choses se passent à-peu-près ainsi.(1).

Art. 5. — L'enquête administrative étant donc transformée comme il a été dit p. 451, la difficulté de multiplier les exemplaires du tracé général, des profils en long et en travers, en un mot, des dessins et plans qui accompagnent ordinairement un projet, ne serait point une objection sérieuse à *l'enquête municipale ;* car on peut se passer de ces dessins; il suffit d'en relater les données figurées, dans un *mémoire* dont les exemplaires imprimés peuvent se tirer à un assez grand nombre pour en adresser à chaque commune, et même à une foule de notabilités du pays entier; et tout cela sans de trop grands frais. Si ce mode paraissait trop dispendieux, je ferais observer que, par comparaison avec l'Angleterre, il le serait infiniment peu ; et que cependant la *publicité* qu'il assurerait, équivaudrait certainement à celle dont jouissent les propriétaires anglais. Déjà n'a-t-il pas été décidé que, dans le cas où la ligne des travaux s'étendrait sur le territoire de plus de deux départemens, les pièces de l'avant-projet ne seraient déposées qu'au chef-lieu de chacun de ces départemens

(1) Voir page 92 de ce volume.

Cette commission est présidée par un membre de la députation permanente du conseil provincial (c'est le conseil général de nos départemens), désigné par le ministre, lequel choisit aussi une moitié des autres membres. La seconde moitié est au choix de la députation.

traversés ; mais que, néanmoins, des registres d'enquête continueraient d'être ouverts tant aux chef-lieux de départemens, qu'aux chef-lieux d'arrondissemens. D'ailleurs les personnes qui voudraient asseoir leur avis sur l'examen des plans, pourraient toujours en obtenir communication au chef-lieu.

Art. 6. — La commission ne peut se refuser à entendre les dépositions verbales et contradictoires de tous ceux qui lui en feront la demande. C'est une chose jugée, je crois, que la légitimité de cette faculté.

La commission pourrait, peut-être, s'assembler avant que les registres de l'enquête municipale fussent fermés. Elle a assez de moyens de s'éclairer déjà en appelant ou en admettant les témoignages et les dépositions dans le centre peuplé où elle siège. La commission aurait d'abord pour première attribution de donner son avis motivé d'après ses premières informations ; et ce serait au ministère des travaux publics à recevoir les registres d'enquête, à former un tout des dépositions consignées dans chacun, et à en envoyer un exemplaire aux commissions et à chaque chef-lieu pour qu'ils établissent définitivement leurs réponses contradictoires.

Art. 8. — Ce n'est pas seulement les Chambres de commerce et facultatives des *villes intéressées à l'exécution,* qu'il faudrait appeler *de droit* à délibérer sur l'utilité et les convenances ; c'est toutes les chambres qui le voudraient. Pourquoi le leur refuser, si elles croient avoir quelque chose

d'utile à dire? — Que si elles n'ont rien à dire, elles s'abtiendront.

Quant aux détails constitutifs des projets en eux-mêmes, aux conditions d'art, au devis et aux séries de prix, etc., j'ai déjà mis en avant l'idée de commissions spéciales d'examen, avec double épreuve. Après la 1[re] épreuve d'une 1[re] commission, le projet servirait de texte à la 2[e] et à la 3[e] enquête : il reviendrait ensuite à l'examen d'une 2[e] commission ou des directeurs-conseillers, et il sortirait de leurs mains pour se présenter définitivement à *l'adjudication publique*. L'État ne connaissant que les entreprises partielles, les lots moyens, soit en entreprises spéciales fragmentées suivant le mode belge combiné, soit à forfait en bloc, il y aurait, dans tous les cas, convenance réelle. La concession ou adjudication *directe* serait donc sans objet. — Seulement, ainsi que je l'ai déjà indiqué, partout où les ingénieurs de l'État exécuteraient directement par régie, par bordereaux de prix, etc., il faudrait qu'ils pussent recevoir et faire accepter aussitôt par le ministre, des soumissions particulières pour fournitures et entreprises spéciales de peu d'importance, sans passer par les formalités et le rabais de l'adjudication officielle; sauf à donner toute garantie à la chose publique par la plus entière publicité des clauses et conditions du marché de la main à la main.

Comme cela se pratique déjà, le ministre se réserverait la faculté d'écarter les soumissions peu solides que lui offrirait l'adjudication publique,

et de préférer même tel soumissionnaire dont les conditions de prix seraient plus élevées, sans être obligé de motiver son choix.

Le programme et les conditions générales des cahiers de charges seraient, pour l'application du mode d'exécution belge, à peu près ce qu'ils sont dans les cahiers de ce pays, et dans ceux de l'administration française.

Les charges du mode de *forfait en bloc*, libre, et du mode des *compagnies à capital immobilisé*, ne différeraient de celles du mode belge que par l'absence de l'intervention assujétissante des ingénieurs de l'État dans les voies et moyens d'exécution qu'il plairait à l'entrepreneur de suivre. J'ai déjà suffisamment averti que l'entrepreneur ici n'était plus l'*instrument passif* des ingénieurs; que l'office principal de ceux-ci était d'*attendre* l'entreprise à *la réception définitive* pour la juger, sans cependant négliger de s'assurer à temps que la construction *intérieure* des travaux d'art n'est point *frauduleuse*, et que la qualité de certains matériaux est bien conforme aux conventions stipulées. Mais le cahier devrait toujours s'attacher, bien entendu, à déterminer pour ces deux modes d'entreprises : — Le tracé général, — le nombre des voies, — leur largeur, — les dimensions des gares, les points de départ, de stationnement et d'arrivée, — le maximum des pentes, — le minimum des courbes, — le débouché des ponts, et des communications croisées ou interceptées, etc., — la qualité et la dimension des principaux maté-

riaux à mettre en œuvre, — les précautions de sûreté générale et de police, etc.

En terminant ici ce que j'avais à dire touchant les moyens d'exécution qui s'offrent à l'État, j'ai besoin de prendre mes réserves. Après tout, suivant moi, toute combinaison qui repose sur l'emploi du système des actions et sur l'intervention des ingénieurs civils, est un moyen compliqué, dispendieux, qui disperse en pure perte une foule de forces vives et que condamnent les plus simples notions économiques. Il a en outre l'inconvénient très grave de *localiser* les emprunts, de fortifier les dispositions et les tendances de notre époque à l'individualisme et à l'anarchie; d'introduire une cause de désordre et de complication dans le système financier et dans l'administration centrale des travaux publics. Des associations passagères de ce genre, sont aussi anti-sociales que les associations permanentes pour la production et la consommation avec solidarité de centre à centre seraient sociales. Les compagnies exécutantes, tout comme les concessionnaires, ne recrutent d'actionnaires que parmi les capitalistes disposés à la spéculation, au jeu, à l'aliénation de leurs actions. On ne saurait donc nier que ce système d'exécution ne favorise, ne tende à généraliser et à organiser l'*agiotage*. L'État peut-il vouloir contribuer à cette fin, et a-t-il d'ailleurs besoin de ces auxiliaires?

En résumé, si les chambres accordent la propriété des nouvelles voies à l'État, et leur exécu-

tion à son compte, elles lui accorderont des *fonds*, des *emprunts*, et par ce fait elles reconnaîtront implicitement aux ingénieurs des ponts et chaussées l'aptitude nécessaire. — Si le ministère des travaux publics a des fonds par l'emprunt ordinaire, pourquoi irait-il recourir aux ingénieurs *civils*, aux *actionnaires* et aux *compagnies exécutantes*, si ce n'est pour donner aux uns et aux autres l'occasion de s'enrichir, de réaliser des *primes* et des *intérêts* usuraires, que la direction par les agens de l'État rendent complètement superflus dans l'intérêt général? — Quoi qu'on fasse, on n'évitera pas que, des ingénieurs des ponts et chaussées ne dépendent l'achèvement, le bon marché et la bonne exécution : qu'ils exécutent ou qu'ils surveillent l'exécution, de leur valeur dépendra toujours celle des compagnies et de leurs travaux. Pourquoi leur substituer des gens qui ont moins qu'eux les connaissances spéciales, la pratique, et surtout des motifs d'agir dans l'intérêt du pays?

De la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Je ne m'arrêterai point à faire la critique du régime actuel de l'expropriation. Les lenteurs de mise en possession, qui résultent de l'application de la loi du 7 juillet 1833, sont aujourd'hui de toute notoriété : partout il n'y a qu'une voix sur la nécessité d'y mettre fin.

La propriété veut être respectée; mais quelles que soient les exigences des propriétaires, quelle

que soit la légitimité de leurs réclamations, enfin quel que soit le chiffre d'indemnité auquel on s'arrête, toujours est-il que l'expropriation *sera consommée*. A quoi bon alors, retarder la prise de possession *dès que* toutes les données qui supposent l'existence de l'état des lieux, l'existence de la parcelle ou du bâtiment, sont relevées, consignées authentiquement dans des pièces à l'appui des réclamations et des prétentions? Ç'a donc été une idée anti-sociale de perpétuer dans la loi de 1833, les mots : *indemnité préalable*. Il eut fallu dire : *dépôt préalable d'une indemnité provisoire;* et la loi, par cela seul, était toute métamorphosée quant à ses conséquences pour le prompt et économique établissement des chemins de fer.

L'administration, les compagnies concessionnaires mêmes ne sont certes pas des *intérêts insaisissables :* outre leur dépôt préalable, celles-ci ont un cautionnement; elles ont des matériaux d'approvisionnement, un capital social, etc. Que peut-on craindre pour la propriété, qui ne soit la peur panique d'un préjugé insensé?

D'un autre côté, les scandales récents d'un jury d'expropriation dans le département du Bas-Rhin, révèlent assez par où pèche la loi quant au mode de réglement de l'indemnité.

Cet événement pouvait être prévu, puisque le jury tel que le compose la loi de 1833 est juge et partie. Le corps électoral et le corps du jury se recrutent en France dans la classe des propriétaires fonciers principalement. Pour qu'on eut d'autres résultats qu'une partialité constante dans les ques-

tions d'indemnité de terrain, il eut fallu que le droit électoral fut le privilége d'une grande partie des autres classes de la nation. Comme il n'en est point encore ainsi, et comme, cependant, ce scandale ne peut plus se renouveler sans compromettre l'économie des travaux publics, et rendre même impossible l'exécution des chemins de fer, il faut chercher ailleurs les élémens propres à constituer un jury équitable dans la généralité des cas; car cette généralité n'existe même pas aujourd'hui. Sans doute les expropriations ont rarement offert quelque énormité qui s'approchât de celle qui vient de se consommer à Schélestadt, mais il n'en est pas moins vrai qu'en général les indemnités en France dépassent *la mesure*, et que la classe des propriétaires fonciers abuse prodigieusement de l'auxiliaire qu'elle trouve dans nos mœurs.

Ainsi ces deux points : l'indemnité préalable, et la formation du jury d'expropriation veulent être examinés et modifiés du tout au tout.

Voici à quoi, pour ma part, je suis arrivé.

La loi de concession ou d'adjudication étant promulguée, il faut que la prise de possession puisse être aussi *immédiate* que possible, tout en laissant à la propriété ses suffisantes garanties. La propriété sera suffisamment garantie dès que, tout en entrant en possession des terrains et bâtimens avant que l'indemnité ait été réglée et soldée, l'entreprise laisse un relevé authentique de l'état primitif des lieux, un procès verbal des circonstances et du dire contradictoire des deux parties intéressées, des tiers et des témoins qu'elles auront été libres de

faire appeler; si, enfin, une somme double ou triple du prix moyen des terrains et de l'estimation provisoire du prix des bâtimens, est déposée préalablement à la prise de possession, par l'administration ou les concessionnaires.

J'ai dit ailleurs (1) comment la deuxième enquête, étant consacrée au détail du tracé, aurait décidé l'assiette définitive du chemin. Les terrains à exproprier seraient connus exactement dans leurs superficie, etc. — Les mesures préliminaires relatives à l'expropriation se conduiraient donc comme il est dit au titre II de la loi du 7 juillet 1833, en abrégeant toutefois, s'il était possible, les divers délais qui y sont prescrits, et notamment celui d'un mois accordé aux opérations de la commission, et bien entendu en prescrivant à la commission l'audition verbale facultative pour les propriétaires et tiers quelconques.

Puis le tribunal prononcerait l'expropriation comme il est dit titre III, article 14, et en même temps il déclarerait qu'il sera procédé dans le plus bref délai à la visite et à l'évaluation des terrains, des édifices et constructions par trois ou plus grand nombre d'experts, qui seraient désignés d'office et sur le champ par le tribunal. Le tribunal choisirait également un des juges pour se rendre en qualité de *juge-commissaire* avec les experts et le *greffier*, sur les lieux, aux jour, heure et lieu convenus. Notifications de cette descente serait faite aux parties intéressées, et aux experts eux-

(1) Voir page 450 de ce volume.

mêmes, qui tous se tiendraient pour convoqués. Le juge-commissaire recevrait le serment des experts sur les lieux, et remplacerait ceux qui feraient défaut, ou contre lesquels il admettrait des causes de récusation ; les parties lui remettraient les documens qu'elles jugeraient utiles à l'appréciation de l'indemnité. Le juge s'entourerait de tous les renseignemens propres à éclairer les experts, et procéderait même à une information, d'office ou à la demande des parties ; et par exemple, il s'attacherait à déterminer exactement la valeur *moyenne* de l'hectare sur le territoire communal, à indiquer à quelle classe la parcelle appartient sur le rôle des contributions, etc. Peut-être conviendrait-il que chaque année le tribunal établit lui-même ce prix moyen de l'hectare pour toutes les localités de son ressort; alors ce prix annuel ferait loi pour le jury. — On établirait au besoin plusieurs prix moyens pour les diverses classes de terrain. Le résultat des déclarations des personnes appelées en témoignage ou à l'information, serait consigné dans un procès-verbal du juge-commissaire : une estimation provisoire d'indemnité serait faite en même temps sur les lieux pour chaque partie de terrain, pour chaque bâtiment, par les experts, et serait soigneusement indiquée au procès-verbal avec l'avis et les réserves des experts.

En vertu de cette expertise et de ce procès-verbal, le tribunal désignerait la somme totale que l'administration ou le concessionnaire *devrait déposer comme indemnité provisoire de tout ou partie d'une*

ligne à exproprier; cette somme étant équivalente à l'addition de toutes les estimations partielles des experts, ou, si l'on veut plus de garantie, au double de cette addition. Le montant de l'indemnité ainsi fixée provisoirement, serait déposé à la caisse des consignations ou dans les mains du receveur-général des finances de la localité; et sur le vu du certificat de dépôt, le président du tribunal enverrait l'administration ou le concessionnaire en possession immédiate des terrains, à la condition expresse que ceux-ci auraient à parfaire l'indemnité définitive dans le cas où le tribunal, ou un jury quelconque, accorderait une indemnité supérieure à celle établie provisoirement par les experts. Mais évidemment il n'y aurait pas lieu à parfaire, si le dépôt était même du double pour *toutes* les parties expropriées. Une partie de la somme déposée reviendrait, au contraire, à l'administration ou au concessionnaire après le réglement définitif des indemnités; et le terme de ce réglement ne serait jamais assez reculé pour que ce détournement forcé des fonds du capital d'exécution, fût réellement préjudiciable à la prompte conduite des travaux. D'ailleurs ce dépôt serait successif, puisque l'expropriation ne se ferait sur toute la ligne qu'à *mesure* des besoins de l'exécution.

Quant à savoir à qui serait confiée l'appréciation de l'indemnité définitive à accorder, je crois qu'il conviendrait de s'en rapporter à la *même commission qui est instituée par le titre II*, en substituant pourtant aux maires et aux ingénieurs, le *juge-*

commissaire dont il est parlé ci-dessus et le *président* de la chambre du commerce, ou un *second juge* et des *conseillers de préfecture* ou *de municipalité*; en leur adjoignant un *certain nombre de propriétaires*, choisis par le tribunal ou comme le veut la loi de 1833 pour la nomination des membres composant le jury actuel d'expropriation. Et pour qu'ils soient guidés et circonscrits dans leurs évaluations, ainsi que les experts primitifs, il est indispensable qu'une *base générale d'appréciation soit préfixée par la loi*, et marque les limites au delà desquelles l'indemnité ne pourrait s'élever qu'exceptionnellement, et par des raisons que le jury devrait toujours être à même de rendre invincibles.

L'effet de cette limitation générale ne peut point aller jusqu'à obliger absolument les juges-experts à ne jamais la dépasser, car ils pourraient se trouver dans l'impossibilité d'être *justes* dans telles circonstances exceptionnelles; mais ce serait déjà un guide pour eux, un maximum qu'ils s'efforceraient de ne point dépasser, et surtout la classe propriétaire s'habituerait bientôt à modérer ses prétentions, et à ne plus compter que sur un chiffre toujours moindre que le maximum légal.

Je crois que le double et le triple de la valeur vénale ou de construction, attestée ou estimée très approximativement, c'est tout ce que peut demander et le propriétaire foncier et le propriétaire d'un mobilier, du moins dans le cas où une fraction, la moitié tout au plus, de la propriété est seule expropriée. Car presque toujours une

voie quelconque vient donner une *plus-value* notable, plus ou moins prochaine, aux propriétés riveraines. Il est juste et il serait temps enfin de tenir sérieusement compte de cette plus-value dans l'appréciation des indemnités. Il y a quelques mois qu'un jury d'expropriation du département de la Seine a répondu *par la plus-value*, à une demande de 72 mille francs d'indemnité pour des maisons dont on prenait le douzième, un coin, et qui n'en restaient pas moins intactes d'ailleurs. Ce précédent mérite d'être renouvelé, et d'être suivi pour les chemins de fer.

Le double ou le triple ! c'est même encore exorbitant dans le cas d'une expropriation entière; car, avec cette indemnité, un individu peut toujours se refaire une position équivalente. Si c'est l'emplacement propice de sa propriété qui seul avait de la valeur, ou cette valeur lui est comptée dans l'indemnité si lui-même l'avait payée à un tiers; ou elle ne doit pas lui être comptée, puisque le *hasard* seul lui avait fait cette part; ou du moins elle ne doit lui être comptée que pour un infiniment petit.

Le jury étant choisi ainsi qu'il est dit, tout se passerait d'ailleurs comme il est réglé dans la loi du 7 juillet 1833, en modifiant les voies et moyens qui ne sont point applicables au nouveau jury, et les dispositions qui supposent une indemnité préalablement à la prise de possession. Quant aux divers délais qui y sont prescrits, il importe peu qu'ils soient abrégés, puisqu'ils ne sont plus un obstacle à l'exécution rapide des travaux ou à la prise de possession.

Je me borne à faire remarquer que toutes les traces de l'état des lieux avant la destruction des propriétés, toutes les indications qui alors pouvaient éclairer la justice du jury, sont conservées intactes et vivantes dans le procès-verbal du juge-commissaire, et qu'il ne peut plus être question ensuite que d'apprécier *autrement* les données de ce procès-verbal.

De l'emploi de l'armée dans les travaux publics.

On peut considérer l'emploi des troupes à l'exécution des grandes voies de communication :

1° Dans ses effets sur le sort des soldats eux-mêmes.

2° Dans ses rapports avec la sécurité nationale.

3° Dans son influence sur le bien-être des classes ouvrières.

Les soldats dans les sociétés modernes sont des *citoyens*, des travailleurs destinés à retourner prendre leur place dans les rangs des agriculteurs et des industriels.

L'état de soldat n'est plus une *fonction* sociale à l'antique ; c'est une *charge*, un *impôt personnel* que l'on paie une fois, pendant cinq ou huit ans ; puis l'on rentre dans les fonctions que l'on a passagèrement quittées. Il importe donc que le citoyen puisse continuer son apprentissage industriel sous les armes, ou du moins s'entretenir dans la pratique de la profession ou des arts et métiers auxquels il était presque formé avant d'être appelé sous les dra-

peaux. Il le peut sans doute dans son régiment, soit en travaillant réellement à des œuvres utiles comme dans les arsenaux d'artillerie et de marine; soit en exécutant dans ses divers cantonnemens, les grands travaux d'utilité publique, comme firent si mémorablement les légions romaines. Mais, il peut encore mieux se fortifier dans la pratique qu'il a connue et qu'il reprendra un jour, en s'initiant à la *théorie* de cette pratique et aux connaissances préliminaires de toute théorie. L'État devrait donc consacrer avant tout une grande partie du temps que chaque jeune citoyen vient passer au régiment, à lui donner l'éducation intellectuelle et morale qu'il n'a pu trouver dans son pauvre village ou dans les hideuses manufactures; à l'instruire dans *les arts de la paix* non moins que dans *l'art de la guerre*. Quand le soldat, ainsi développé et cultivé, retournerait parmi les travailleurs, il y ferait un excellent *contre-maître* en agriculture ou en industrie, et serait à son tour l'initiateur de ses anciens compagnons de travail.

Maintenant jusqu'à quel point les travaux publics, tels que les canaux, les routes et les chemins de fer, peuvent-ils concourir à cette culture intellectuelle, à cet apprentissage des arts et métiers? Sans doute, le travail manuel maintient la santé, développe les forces musculaires; entre pour beaucoup dans les moyens de la gymnastique et les prescriptions de l'hygiène publique; mais le travail ainsi considéré, les militaires le trouvent dans *l'exercice* et *l'école du soldat*. — Certes, ces exercices sont fatigans plus que ne peuvent l'être ceux des *terrassiers*; mais

les exercices militaires, après un certain degrè d'initiation et d'apprentissage, deviennent superflus et fastidieux : le soldat s'ennuye et se démoralise, et finalement il s'habitue à la fainéantise. Ensuite, creuser un canal, faire des déblais et des remblais, être en un mot *terrassier*, n'est pas une occupation qui mérite le nom d'art ou de métier. Un soldat saura toujours bien manœuvrer une bêche quand il reviendra dans ses foyers, à la ferme ou au petit champ de ses pères.

Il faudrait aux soldats de ligne et de cavalerie, en général à l'armée entière, ce que les soldats d'artillerie, du génie et de la marine trouvent seuls dans leur arme spéciale: des *écoles* véritables, des professions qui exigent un apprentissage suivi et qui permettent un perfectionnement indéfini, telles que la charronnage, la forgerie et toutes les spécialités mécaniques qui se rattachent aux constructions du matériel de la guerre et de la navigation.

Si donc dans des travaux publics comme les chemins de fer, les soldats avaient chacun une tâche en rapport avec leur ancienne spécialité; ou plutôt si on leur faisait faire œuvre d'intelligence en les appliquant à autre chose qu'à de purs terrassemens, et à l'office de bêtes de somme; s'ils construisaient les travaux d'art proprement dits, en d'autre qualité que celle de simples *manœuvres*, assurément il serait de leur intérêt personnel d'être appelés à cette participation.

Il ne resterait plus qu'à examiner jusqu'à quel point cette distraction momentanée de leurs attri-

butions militaires serait compatible avec leur savoir faire stratégique et la défense supérieure du pays.

D'abord, la supériorité d'une armée étant du domaine des choses relatives, il s'ensuit que si toutes les nations européennes ou continentales adoptaient la mesure, les inégalités primitives de leurs armées respectives continueraient d'exister, lors même que cette application des troupes à des œuvres productives de l'ordre pacifique, aurait pour effet d'amollir le soldat ou de le rendre moins propre à l'acte guerrier; car alors les mêmes causes débilitantes agiraient sur toutes les troupes actives de l'Europe à peu près au même degré; et les mêmes rapports de supériorité et d'infériorité les distingueraient comme par le passé.

Mais n'y eut-il pas simultanéité et universalisation dans la mesure, il semble que la conservation nationale n'en serait pas moins assurée pour reposer sur des soldats moitié industriels, moitié ouvriers, dont l'habitude constante serait de passer de l'atelier au champ de Mars, et de l'exercice du soc, du rabot ou de la bêche, à celui de l'épée, du fusil ou du canon. Qu'y a-t-il de plus concluant à dire que de rappeler l'exemple des Romains de la Rome républicaine? Le travail, le mouvement producteur, sous quelque forme qu'il se manifeste, n'a rien d'énervant; et si au bout de ce travail il y a le bien-être, et une aisance progressive, il y aura aussi des hommes courageux, robustes, jaloux de leur liberté et de la puissance de leur patrie.

Or, nos soldats ayant déjà dans la *solde* et *l'entretien* du régiment, la garantie d'une existence convenable, trouveraient dans la légère rémunération qui les attend sur l'atelier des travaux publics, un mobile suffisant pour leur donner l'énergie et l'animation qui mènent promptement les choses à terme ; ou plutôt leur contact, la rivalité qui naît instinctivement dans ces réunions pour l'accomplissement d'une œuvre commune sur laquelle la nation entière a les yeux, et suspend une glorieuse acclamation ou un blâme honteux, ce mobile leur serait plus cher que l'autre, et aurait le mérite de les détacher de ce que celui-ci à de vulgaire : ils y trouveraient même une nouvelle vie ; et peut-être n'en voudraient-ils plus connaître d'autre.

Malheureusement ici se présente une question économique délicate. S'il y a le sort du soldat, il y a, avant tout, le sort de l'ouvrier. L'un est garanti par la *ration* et la solde ; l'autre ne l'est pas du tout, ou il ne l'est que par un *salaire* toujours flottant, toujours insuffisant ou toujours incertain.

Assurément, dans une société bien constituée, c'est-à-dire, dans une société où tout le monde aurait constamment dû travail, travaillerait constamment, et où ce travail vaudrait à chacun son ample *nécessaire*, on conçoit que certains fonctionnaires cumulassent deux emplois, parce qu'au lieu d'y avoir surabondance de toutes sortes de travailleurs, il y aurait disette dans quelques branches de l'activité nationale ; or, les soldats

qu'on veut ici improviser ouvriers et militaires, ne font pas autre chose que cumuler la fonction de conservateurs du foyer national et celle de *producteurs industriels*.

Mais il n'en est point ainsi dans nos sociétés du 19e siècle, et en particulier en France. Les ouvriers de tout ordre ne trouvent déjà que trop de concurrence et de causes de misère dans leurs rangs. Leur salaire s'avilit chaque jour, ou bien ils chôment le quart du temps. Ils s'en vont à l'envi offrir leurs bras au rabais, et nul ne se fait conscience de spéculer sur leur détresse. Faudra-t-il que les troupes, elles qui, sans connaître le *confortable* de la vie, ont cependant le nécessaire avec la sécurité, viennent diminuer les chances de travail de la masse ouvrière de nos campagnes et de nos villes? faudra-t-il qu'elles viennent, non pas occasionner dans la main-d'œuvre une baisse proportionnelle au nombre de soldats transformés en ouvriers, mais empêcher une augmentation proportionnelle à ce nombre?

On dira peut-être qu'il n'y a pas trop de travailleurs dans la nation, *qu'ils sont tous occupés;* sans doute, mais à quoi sont-ils occupés?— A user douloureusement leurs forces, 12 ou 15 heures chaque jour pour gagner un salaire qui ne peut servir qu'à faire ou soutenir des vies mourantes! Quel dommage y aurait-il à ce que les salaires augmentassent généralement? La grande création de voies de communications entreprises *simultanément* sur toute la surface du pays, aurait infailliblement ce résultat, si les troupes n'intervenaient

pas : mais où serait le mal ? Il semble du moins qu'il faudrait attendre que cette hausse fût réalisée outre mesure : il serait toujours temps d'appeler l'auxiliaire de l'armée.

L'Etat ne devrait pas regretter le surplus de dépense qu'occasionnerait cette meilleure part faite au pauvre salarié. Jamais argent n'aurait été plus religieusement et plus *économiquement* employé que ce don, né de cette hausse. L'établissement des chemins de fer *reviendrait plus cher* sans doute; mais s'agit-il donc du bon marché *à tout prix*, sans considération d'humanité et, disons-le, de justice distributive ? L'économie qu'il faut rechercher dans toutes les branches de la production nationale, ce n'est point sur le nécessaire et sur l'humble bien-être du peuple, qu'il faut la prendre; c'est d'abord et avant tout dans la simplicité et l'efficacité des moyens, dans l'unité d'administration, dans l'entente et l'association des travailleurs, dans l'agglomération des capitaux sur un même foyer de production, qu'il faut la faire consister; et ensuite dans la rémunération moins disproportionnée des chefs du travail pour toutes les sphères : en industrie, en agriculture, en commerce, tout comme en administration gouvernementale.

Il faut donc, dans toute œuvre productive, commencer par bien payer la multitude ouvrière, et assurer son sort. S'il ne s'agissait que d'économiser sans acception de cette chair et de cette personnalité humaine, qui palpite dans les muscles et la volonté laborieuse du salarié, alors il serait plus

expéditif et plus logique de nous rendre le régime des serfs du moyen âge, celui des serfs russes qui en est le prolongement, celui des colonies, ou enfin l'esclavage pur du paganisme.

Cela ne coûte pas cher, j'en conviens, mais cela est impie et abominable; et il serait facile de prouver que cela est maladroit et faussement économique.

Il est vrai, les compagnies particulières ne se trouvent pas bien de cette morale, attendu que ce qui est donné en surplus de bien-être aux classes ouvrières, entre d'autant en décompte dans leurs dividendes; et c'est encore là une autre manière de convaincre les concessions de tendance subversive et anti-sociale. L'ordinaire tactique de la concurrence à l'anglaise est d'exploiter le rabais du salaire, en d'autres termes, la vie du peuple; mais l'État, Dieu merci, n'est point encore si bas ravalé!

Il me semble donc qu'il est aussi injuste qu'impolitique d'appeler les troupes à l'œuvre des chemins de fer et en général à celle des travaux publics, *partout où les ouvriers se présentent en nombre suffisant*, et à un prix de journée qui, sans être exorbitant, soit pourtant, si les circonstances de l'offre et de la demande le veulent, bien moins avili que le taux actuel des salaires de cette nature.

Il y a d'ailleurs, malgré les motifs qui nous rassurent quant à l'effet de cette altération de la spécialité guerrière, plus d'une raison de craindre qu'il n'advienne quelque atteinte à la *discipline*, et à ce je ne sais quoi de martial et de rude, d'inflexible

et d'inoccupé, qui semble l'enveloppe nécessaire du feu, de l'ardeur ou du génie des batailles; de l'audace, de la fougue et de l'altière et libre allure qui font emporter et vaincre. Il semble qu'une telle nature, à tout jamais vouée à combattre, ait besoin de se concentrer dans sa spécialité pour toujours envisager de sang-froid ce qu'elle a de terrible et de périlleux.

N'oublions pas, du moins, que nous avons toujours devant nous des gouvernemens hostiles, dont les peuples, moins avancés que nous en civilisation, ont conservé plus que nous la brutalité et la rudesse guerrières; que ces gouvernemens continuent à faire de leurs soldats des *machines spéciales* de destruction et de lutte, et qu'ils leur inoculent peu à peu l'amour des conquêtes, ou leur font entrevoir pour un temps plus ou moins prochain la nécessité de combattre à outrance et de triompher.

Nous devons nous souvenir qu'une tactique savante et difficile a été léguée à nos armées par Napoléon, et que les traditions en passeraient bientôt à d'autres peuples, si nous ne maintenions pas dans nos cadres un apprentissage suivi par des hommes intelligens, presque exclusivement adonnés à cet art. Faisons-donc plutôt, *dans la garnison*, l'éducation intellectuelle et professionnelle en général, et militaire en particulier, de nos jeunes recrues et de nos vieux soldats. Il sera toujours temps de leur apprendre l'*art du terrassier* : c'est *la technique* qui leur manquera lorsqu'ils reviendront du régiment. Or, en faisant ainsi, le sol-

dat aura dépensé tous ses loisirs, quand il en aura consacré une partie à l'*exercice* et à l'*école complète du métier;* et l'autre à apprendre à lire, à écrire, et à se perfectionner dans quelque art ou profession :—sans sortir des attributions du ministère de la guerre, il y a donc assez à perfectionner dans l'intérêt du soldat et du pays pour qu'il ne reste plus de temps à consacrer aux chemins de fer.

En résumé, des hommes exclusivement guerriers, voués tout à fait à la tactique et à la pratique militaires sont peut-être, toutes choses égales d'ailleurs entre deux civilisations données, plus forts pour l'offensive et la défensive, et pour la domination.

La fonction de soldat paraît devoir être encore une spécialité à part, bien tranchée, *tant que* toutes les grandes nations ne seront point entrées, à peu près au même degré, dans la large et pacifique voie qui s'ouvre et qui ne doit plus laisser conquérir que les trésors de l'industrie, de l'agriculture et du commerce par d'incessantes créations, et un travail assidu.

On n'a point assez considéré à quelles conditions les troupes fonctionneraient sur les chemins de fer : elles ne peuvent s'y rendre qu'accompagnées de la discipline de la caserne et des camps. Les officiers et les autres membres inférieurs de la hiérarchie militaire qui les conduisent sont inutiles pour l'œuvre du soldat, et cependant il faut que quelqu'un paie leur déplacement, sinon le budget de la guerre sera grevé d'une surcharge étrangère à sa destination. D'ailleurs,

on ne saurait trop se souvenir que les soldats reçoivent là un supplément de solde qui conviendrait bien mieux dans les mains des ouvriers, pères de famille.

Si cependant on revient à l'essai, la plus économique mesure serait de prendre les troupes dans les garnisons les plus voisines des travaux.

Mode d'exploitation.

Reste maintenant la question du mode d'exploitation par l'Etat ou plutôt sous sa gouverne. On s'en est fort peu occupé jusqu'ici, absorbé qu'on était par celle des concessions, et persuadé qu'elle devenait à jamais superflue.

L'État a le choix entre trois modes d'exploitation :

— Exploiter lui-même, comme en Belgique.

— Affermer l'exploitation avec l'entretien.

— Laisser le parcours libre à tous, moyennant l'observance d'un réglement d'ordre et de sécurité.

Le libre parcours, de l'aveu de tous, en admettant qu'il fût possible un jour, ne saurait être mis en pratique aujourd'hui ; en France moins qu'ailleurs; puisque nous sommes l'une des nations les plus arriérées en fait de manœuvre de locomotives. L'éducation spéciale du grand nombre est encore à faire : et puis le matériel manque. Il y a encore si peu d'établissemens capables de construire des locomotives supérieures, et les autres pièces principales du nouveau mécanisme, que le peu de compa-

gnies qui existent, doivent faire des commandes en Angleterre, très longtems d'avance. Les autres conditions matérielles du libre parcours ne seront pas complétées d'ici à 20 et 50 ans peut-être. Ainsi il n'y aura ni assez de voies, ni assez de gares d'évitement, etc., pour permettre le croisement et le départ fréquent des convois de tout venant. — On offrirait le libre usage des chemins de fer, qu'à peine quelques grosses entreprises de messageries et de roulage à la vapeur, en profiteraient : et le résultat le plus certain ce serait la multiplicité des accidens. Le juste nécessaire, l'économie à laquelle on est obligé de se borner dans le premier établissement général, est donc à elle seule un sérieux obstacle à cette liberté, et il n'y a pas nécessité par conséquent à s'occuper pour l'instant de rechercher si elle est bien utile, économique et désirée. Ce sont ces raisons, plus que suffisantes, qui font que, partout où le principe a été posé, on s'en est tenu à la théorie; même en Angleterre : mais là, il est vrai, il y a de plus, les nombreuses difficultés inhérentes à l'opposition ou à l'isolement d'intérêt des compagnies concessionnaires.

Tout ce que l'on pourrait imaginer qui se rapprochât un peu du libre parcours, ce serait d'affermer l'exploitation, ou de permettre à des messageries de s'établir concuremment, à leurs risques et périls, comme les grandes messageries de France, en fixant les heures de départ de chacune, et moyennant leur abonnement pour le péage, et pour le tarif des frais d'entretien.

Mais, 1° si l'État affermait, il devrait fixer des tarifs invariables pour un bail quelconque. Or, précisément il ignore absolument ce que promettent les recettes des chemins de fer sous l'influence de tel ou tel taux de péage et de tarif, et sous l'action d'un tarif quelconque. Au début, tout est conjectural, inouï, imprévu et déconcertant. Il ne pourra être fixé qu'autant et qu'après qu'il aura lui-même gouverné et exploité pour son compte, pendant toute la période nécessaire à l'entier établissement des chemins de fer en France; car à mesure qu'on les reliera et les ajoutera, on multipliera leurs produits. L'État ne le saura même qu'alors que les populations seront revenues de leur premier engoûment, et se seront assises dans leurs nouvelles habitudes de commerce et de locomobilité.

2° Si l'État permet l'établissement de messageries qui aient seules droit de parcours, elles monopolisent par le fait, la circulation générale, comme les concessions; ou il faut absolument que l'État détermine le prix des places; sans cela quelques intérêts particuliers, qu'on aurait aussi injustement favorisés, pourraient donc annuler tous les avantages de bas prix que la possession et l'exécution par l'État étaient destinées à assurer au commerce et à la nation entière. Mais ici encore, quelle base de fixation et d'appréciation l'État aurait-il? puisqu'il ignore le chiffre *moyen* des voyageurs et des marchandises qui écherront aux messageries et détermineront leurs bénéfices. Si les compagnies, si les fermiers acceptaient, de

grands mécomptes, des pertes immenses ou des bénéfices exorbitants seraient donc départis aveuglément par l'État.—Que si l'État limitait le nombre des concurrents messagistes comme il le faudrait bien, ce serait alors un monopole insupportable pour nos mœurs, et il faudrait retomber dans l'*affermage*, parce qu'alors du moins tout le monde est admissible au concours; et que la préférence est justifiée par le rabais au profit du public.

Ce sont là, en grande partie, les considérations qui ont dû engager les chambres belges et l'administration elle-même à constituer à toute force l'État, *exploitateur général* des chemins de fer, du moins pour le début; car il ne paraît pas que l'administration ait systématiquement résolu de rejeter l'idée d'affermer, même dans le plus lointain avenir: elle écoutera les leçons de l'expérience, et aura égard aux nouvelles exigences qui pourront se manifester.

Outre ces motifs, il y a ceux de l'économie et ceux de la politique. Les bénéfices toujours exagérés que devraient et voudraient faire les fermiers et messagistes, seraient une soustraction réelle sur les bénéfices ou les recettes qu'eût réalisées l'État avec le même tarif. C'est donc autant que l'État devrait demander en plus au public par les péages, ou autant de moins qu'il eût fait supporter à leur transport et à leurs voyages; ou bien il y aurait déficit proportionnel dans l'équilibre qu'on cherchait entre les dépenses et les recettes, et ce serait toujours le public qui, en fin de compte, devrait combler le déficit.

Finalement, l'État manquerait tous les avantages de la tendance à l'unité de tarif et de direction et ceux de la simplicité; car autant il créerait de fermiers, autant il aurait créé d'intérêts opposés ou isolés, qui voudraient, chacun, un tarif proportionné au mouvement *moyen*, en voyageurs et en marchandises, qui serait présumé devoir se faire sur leur ligne respective, sans s'inquiéter nullement si les confrères auraient ou n'auraient pas leurs élémens de succès avec le même tarif.

Quant à la politique, il est clair que jamais l'État ne disposera de la manœuvre stratégique qu'il peut avoir à opérer à l'aide des rails et des locomotives, si l'exploitation est devenue le privilége ou le fait acquis de l'industrie incohérente, et de l'intérêt privé, comme cela aurait lieu s'il présidait, constamment et à titre de possesseur, à cette exploitation par des agens qui lui sont identiques d'intérêts, de sentimens et de vues.

Reste donc bien indubitablement, du moins pour l'époque de premier établissement, et comme préliminaire obligé de toutes les combinaisons futures, l'exploitation par les agens de l'État comme en Belgique.

Je pars de cette supposition qu'il y aura péage en France à l'imitation de ce qui se passe en Belgique. C'est là une mesure financière qui me paraît devoir résulter de l'état des idées, de la nécessité de trouver des sources de recettes qui abondent en raison des dépenses; et de l'espèce de justice qu'il y aurait à ne pas reporter toutes les charges de cette grande œuvre, aux générations futures, en

amortissant insensiblemant le capital engagé. Mais ces motifs peuvent ou cesser d'être aussi impérieux, ou devoir céder passagèrement devant des motifs plus pressans et d'un ordre plus vital pour la société. — L'établissement de péages doit donc être donné dès le début comme un état de chose provisoire ou incertain, susceptible même de disparaître. Dans cette prévision, il faut commencer par distinguer soigneusement et toujours le péage et les frais de traction ou de transport. — On établirait d'ailleurs :

1° Que les pouvoirs représentatifs seront les seuls et uniques juges, et dispensateurs, des tarifs (péage et frais de traction), et qu'ils les reviseront ou confirmeront annuellement, comme en Belgique ; en laissant toutefois, s'ils le jugent convenable, aux soins du ministre des travaux publics, la disposition des premiers tarifs, et leurs modifications et variations jusqu'à ce que l'on ait atteint la juste limite que réclamera le mouvement *régulier* de la circulation nouvelle.

2° Qu'en général, on cherchera à établir pour chaque ligne séparément, l'équilibre des recettes et des dépenses, (comprenant dans les dépenses l'intérêt du capital et le 1/2, le 1 ou 1 et 1/2 d'amortissement) ; mais que l'on s'attachera davantage à faire que l'équilibre existe pour l'ensemble des lignes du royaume.

3° Que pourtant l'État ne se propose pas absolument l'un ou l'autre de ces équilibres. — Son premier but étant de faire en sorte que les chemins de fer dans chaque localité servent et soient le

plus avantageux *possible* au plus grand nombre *possible* de ceux à qui ils sont nécessaires dans chaque localité :—si donc il est des localités qui puissent trouver leur intérêt à se servir de leur chemin de fer tout en payant plus que d'autres localités, il leur sera fixé un tarif plus élevé ; et de même s'il est reconnu qu'il faille à certaines localités un tarif plus faible, pour qu'elles usent plus généralement de la ligne locale, il leur sera accordé ce privilège, ou plutôt cette équitable immunité. Mais toujours dans le premier cas, comme dans le second, on allégera les tarifs de toute la quantité qui devrait donner des recettes totales supérieures aux dépenses totales de l'exploitation et de l'exécution universelles.

4° Que les tarifs ne seront pas nécessairement uniformes ; mais qu'ils *tendront à l'uniformité* (1).

Je m'arrêterai peu à ce qui regarde l'organisation du matériel, du personnel et en général du mécanisme d'ensemble de l'exploitation. Déjà les élémens de cette organisation sont bien élaborés dans le *réglement général* de l'exploitation belge ; et il suffira de quelques légères modifications et additions si l'on veut approprier ce réglement à notre convenance. Pour l'instant, je me borne à proposer la création de la fonction de régisseur-comptable ou *agent spécial des finances de tous les chemins de fer du royaume*, non-seulement pour le paiement des dépenses d'exploitation et d'entretien, comme

(1) Nous avons indiqué, pages 263-284 de ce volume, dans quel esprit il fallait, suivant nous, déterminer les tarifs.

en Belgique, mais aussi pour le paiement des dépenses d'*exécution*. Il y aurait d'ailleurs, également comme en Belgique, nécessité d'organiser un service de recettes et de dépenses *en dehors du ministère des finances*, *et sous la dépendance directe du ministre des travaux publics*, sans préjudice du contrôle et des relations obligées que ce premier ministère imposerait au régisseur général. Si l'on n'établissait pas cette *unité* de chef et de personnel dans l'exploitation, il en adviendrait des incompatibilités qui équivaudraient à la démission du ministère des travaux publics, ou à la ruine de l'exploitation. On avait essayé en Belgique de maintenir séparés la recette et les transports, et l'on avait eu l'idée de mettre dans les attributions des finances, la recette, et le contrôle de son personnel; mais ces deux dispositions ont été abandonnées aussitôt comme devant introduire l'anarchie ou l'indifférence dans le service. L'unité de direction, et la séparation (du personnel de la recette) des attributions du ministère des finances ont été décidées et consacrées : or, la mesure est assez justifiée par la bonne marche actuelle des choses.

Attendu la superficie de la France, il y aurait, de plus qu'en Belgique, quatre sous-régisseurs, un pour chaque groupe de ligne : nord, est, sud, ouest. — L'agent général des finances serait seul en rapport direct avec le ministre. Sa nomination serait dévolue au ministre des travaux publics; et lui-même présenterait les sous-régisseurs, et conserverait ensuite la responsabilité de ses agens. Chaque sous-régisseur aurait un personnel de

commis-payeurs pour effectuer les paiemens de toute espèce, sur toutes les lignes en exécution ou en exploitation. — Les fonds seraient délivrés successivement au régisseur par l'intermédiaire du ministre des finances, à mesure de la justification des besoins. — Enfin les recettes des stations de toutes les lignes en exploitation, seraient versées directement par chaque bureau de station principale dans les caisses de l'État, comme en Belgique.

Service des marchandises.

L'organisation du service des marchandises sur les chemins de fer dont l'État sera propriétaire, présentera sans doute les mêmes difficultés qu'en Belgique. L'État aura-t-il, même au début, un personnel et un matériel complets pour le transport à domicile ? — Afin d'obtenir réponse, il me semble qu'il suffit de se souvenir des motifs qui militent irrésistiblement en faveur des chemins de fer, et de leur exécution, par l'État : le bon marché et la facilité des transports ; l'économie, la rapidité et la simplicité qui sont toujours inséparables de ces deux autres élémens du bon marché. — Or, quoi de plus compliqué, de plus lent, de plus dispendieux que le mouvement des marchandises, en l'absence d'un service unique pour le transport à domicile ? ou bien, quoi de plus injuste et de plus insuffisant que ce service, tel qu'il est ordonné jusqu'aux stations du chemin de fer

belge ? On s'efforce d'établir aux moindres frais possibles des voies plus parfaites pour permettre aux producteurs et aux commerçans de livrer aux consommateurs, à un prix de moins en moins élevé, toutes les utilités enviables; afin qu'elles deviennent accessibles à la masse, et que les produits nationaux puissent soutenir la concurrence étrangère, non-seulement à l'extérieur, mais même sur les marchés de l'intérieur!... et voilà que, par une mauvaise disposition dans le service du transport, des stations au lieu de destination, et du lieu de départ aux stations, l'on vient gaspiller tout gratuitement une partie du bénéfice qui restait acquis aux marchandises par le fait de leur circulation de station à station!

J'ai suffisamment constaté, je crois, qu'il en était ainsi en Belgique ; et qu'on y avait réellement édifié les premières bases d'un monopole au profit de quelques maisons de roulage, et au préjudice direct du public. J'ajoute que si l'on a été mu par le désir de ménager les intérêts du roulage ancien par une *transition*, il eût été infiniment plus économique, même pour ces intérêts, de leur accorder une indemnité, que de s'arrêter un seul instant à de pareilles *précédens*, lesquels ont d'ailleurs le grand tort d'être *provisoires;* car le provisoire, c'est l'incertain, c'est le changement et, en fin de compte, il ne faut pas moins s'exécuter et commander le sacrifice.

Mais il y a un argument plus direct et plus concluant : les compagnies en Angleterre et en France, transportent et prennent à domicile, en garantis-

sant les marchandises, sauf dans les cas de force majeure : *donc,* l'État exploitant, doit faire de même ; ou *l'intervention* des compagnies devient d'autant préférable à la sienne. Or, il n'y a rien dans la nature des choses qui retienne et empêche l'Etat à cet égard. Je ne m'arrêterai point à l'objection, qu'il faudra donc innover financièrement ? Est-ce que le service des postes aux lettres n'est pas un service public qui *transporte à domicile,* qui reçoit et manie beaucoup de fonds ? D'ailleurs, *innover* est une très bonne chose quand il y a utilité générale, économie à le faire. Les moyens ici sont simples et tout connus. Si l'État craint de créer un personnel trop considérable, de se donner une responsabilité dont les limites et la nature sont incertaines comme l'avenir, alors qu'il renonce à l'exploitation. — Qui veut la fin, doit vouloir les moyens.

Cependant, si les influences mauvaises de l'industrie *particulière* empêchaient de prendre la voie la seule économique et rationnelle, je proposerais, comme un pis aller, d'*affermer* le transport du domicile à la station et *vice versâ* (y compris chargement et déchargement) pour tous les lieux populeux, voisins des abords du chemin de fer : — il y aurait des bureaux particuliers dans chacune de ces localités. C'est là que le public s'adresserait chaque fois qu'il voudrait faire prendre ou faire arriver dans ses magasins, ou chez soi, toutes les marchandises diverses pour, ou d'un lieu quelconque du royaume, voisin des chemins de fer.—Tout cela se ferait au prix

fixe d'un tarif convenu, réglé par l'administration, avec obligation et responsabilité rigoureuse pour l'adjudicataire d'exécuter ce service. — Afin de favoriser l'industrie des classes nombreuses, on multiplierait les adjudications en divisant ce service par *genres de marchandises* (grosse et petite messageries, etc.), et en subdivisant les grandes lignes en lots *moyens*. — Les fermiers divers seraient ensuite reliés, et obligés de s'entendre pour se passer mutuellement les objets destinés à un long trajet.—Le rabais de l'adjudication porterait naturellement sur les prix du tarif prédéterminé par l'administration : celle-ci pourrait s'approprier les bénéfices de ce rabais, si elle n'aimait mieux en favoriser, en tout ou en partie, le commerce et le public consommateur. — Chaque paquet, chaque colis, indiquerait visiblement le prix du port, comme on fait à la *poste* pour toutes les lettres. Ce cachet important se mettrait sous le contrôle d'un employé de l'exploitation.—Les recettes, et les objets confiés, trouveraient leur vérification dans le fait de la livraison, du chargement et du déchargement aux stations, et dans leur conformité avec la feuille de route et avec l'inscription première.

Enfin les autres conditions et précautions seraient soigneusement stipulées au cahier des charges de ces entreprises; et du moins, par ce moyen, le monopole serait tourné; un prix fixe, modéré, imposé par l'État, rendrait impossible les exactions des messagistes; et les cautionnemens, garantiraient le public contre les infidélités ou les suites de la négligence.

Entretien. — L'entretien et l'exploitation sont évidemment solidaires, en rapport intime. L'exploitation dépend à chaque instant de l'entretien des rails, de la superstructure, etc.; et il y va non-seulement de l'exactitude et de la sûreté du service, mais de la vie de masses de voyageurs. Le directeur ne peut jamais être certain que son exploitation sera sauve et irréprochable, qu'autant qu'il dirige et prescrive lui-même l'entretien par ses agens. Pourquoi une volonté intermédiaire, superflue, et cependant *onéreuse*, entre la sienne et celle des ateliers, des ouvriers qui accomplissent l'œuvre d'entretien? L'entretien des chemins de fer est une besogne minutieuse, fragmentée à l'infini et se répétant par menus détails chaque jour, à chaque heure et souvent à l'improviste; il ne prête point à l'existence de compagnies ou d'entreprises spéciales permanentes, comme serait l'entretien des grandes routes pavées. On ne peut donc conseiller d'appeler des entrepreneurs uniquement pour cela, à moins qu'on ne veuille trouver l'occasion de leur faire gagner un bon traitement sous la forme et le nom de bénéfices. Les ouvriers travaillent, ils sont indispensables; car l'ingénieur ne peut se faire pionnier, et se multiplier pour tenir lieu des ateliers en tous genres; tandis que l'entrepreneur du seul entretien vient se mettre inutilement en place des ingénieurs de l'exploitation, chargés de surveiller l'entretien. — En Belgique, on s'est naturellement rendu à ces raisons : les ingénieurs sont chargés de l'entretien directement : par régie, sans inter-

médiaire des entrepreneurs qu'on avait pu appeler à l'exécution; et c'est le directeur de l'exploitation qui en a la haute attribution.

A cet égard, ainsi que pour les fournitures et les approvisionnemens destinés à l'exploitation, on ne peut mieux faire, à mon avis, que de suivre l'esprit de ce qui se pratique, ou plutôt de ce qui se prépare et s'amende chaque jour en Belgique.

Si tout était entendu et mené dans ce service avec la libéralité qui est possible, je doute, que le commerce, l'industrie et l'agriculture revendiquassent jamais sérieusement la faculté du *libre parcours;* par cette excellente raison qu'ils n'y auraient pas *intérêt;* du moins dans l'hypothèse de l'exploitation par les agens de l'administration et sous le contrôle et l'initiative législative des chambres.

Libre parcours. — En effet, tout transport, toute expédition lointaine ou locale qu'une usine, une manufacture, etc., peuvent avoir à effectuer, l'Etat pourra et devra la faire à leur place, en temps opportun, *à ordre* pour ainsi dire, et surtout à *meilleur marché* qu'elles ne le feraient elles-mêmes avec leur *matériel particulier.* — L'État y aura *intérêt,* il est là pour cela; c'est son but. — Ce sera son *devoir*, car l'espèce de monopole ou de concentration exclusive qu'il s'arroge ne se légitime que par l'intérêt public, et il implique qu'il fera payer moins, ou qu'il ne fera pas payer plus, pour le transport de tous, que chacun ne paierait s'il transportait par lui-même avec ses propres waggons et ses propres locomotives. — Enfin,

l'État le *peut*, car tout, dans son service d'exploitation, étant ordonné sur grande échelle, seul il réunit toutes les conditions d'économie ; il peut donc servir au prix *minimum*. — Ce point ne sera pas contesté : enfin l'administration trouve encore une économie à mettre le plus possible en mouvement ses machines et ses waggons, dès qu'il y a le moindre bénéfice à réaliser.

Au contraire, toutes les économies que les établissemens industriels, les expéditionnaires de circulation commerciale, et en général les *particuliers* croiraient se donner en montant à grands frais un matériel, *à soi*, de waggons, de locomotives, etc., ces économies se perdent et s'évanouissent en fin de compte par les non-valeurs d'un capital dormant, par les dépréciations des longs chomages du matériel ; car bien peu d'établissemens auront occasion de se servir quotidiennement, ou plusieurs fois par jour, de leur matériel. Et même, si les convois d'un établissement sont constans, quotidiens ou fréquens, il *s'abonne* aux transports de l'État, et dès-lors, il obtient une diminution sur l'ensemble : il a ses heures convenues : il peut compter sur l'expédition et l'on compte sur lui, et il a cela de plus encore qu'on lui garantit l'heureuse issue du trajet et la bonne remise de ses marchandises. — Si les convois sont périodiques et irréguliers, les convois extraordinaires sont toujours possibles : un peu plus ou moins d'exactitude et de précision dans les heures de départ, est ici indifférent, puisque les expéditions de l'établissement sont peu fréquentes. Alors à

quoi bon, aussi, un matériel spécial à soi qui se détériore dans le repos? tout ici devient faux-frais. — Il est un degré d'usage et d'emploi, en dessous duquel il n'y a plus que pertes sèches à attendre de l'entretien d'un matériel quelconque. — Enfin il peut se faire qu'un établissement soit éloigné des abords du chemin de fer et qu'il trouve intérêt à faire construiro à ses frais des rails allant du centre de ses magasins au lieu de station de la ligne de l'État; eh bien! même alors rien ne lui commande de préférer se donner un matériel de waggons et de locomotives, à moins qu'il ne s'agisse de ces vastes exploitations de mines, carrières, forges, etc., qui sont en perpétuel mouvement de transport; car l'exploitation publique pourra fort bien envoyer effectuer les chargemens pour ramener la charge sur le chemin de l'État et effectuer enfin le trajet jusqu'à tel magasin ou centre de remise, comme il a déjà été indiqué à propos de l'adjudication du transport des marchandises à domicile.

Mais la concurrence, dira-t-on, n'existant pas pour l'exploitation par l'État, puisque ce service serait unique et exclusif, les prix établis subsisteraient les mêmes, malgré les baisses successives des élémens d'après lesquels se calculent les frais de traction et d'entretien, tels que le charbon, le fer, etc.

Il suffit de se rappeler que les Chambres sont là, qui disposent annuellement du taux des tarifs; que tous les intérêts qui se croient lésés, ont droit de pétition, et que si les Chambres représentent

quelque chose avant tout, ce sont les intérêts de l'agriculture, de l'industrie et du commerce.

On pourrait désirer avoir un matériel à soi et le libre parcours afin de faciliter en voyage, aux femmes, aux parens et amis, les privautés et les commodités du foyer domestique; mais tous ces avantages ne sont-ils pas accessibles dans les convois publics moyennant location expresse d'une voiture entière; et même, si l'idée d'être remorqué en compagnie de beaucoup d'autres voitures importune, ne peut-on pas satisfaire cet égoïsme mal appris en louant un petit convoi particulier expressément et uniquement pour soi et les siens?

Quant à la possibilité que réclame le commerce de faire *stationner* en route, pour le chargement, le déchargement et le rechargement des marchandises de petite ou de grande messagerie, cela est encore faisable avec l'exploitation unique de l'État : déjà, en Belgique, cette faculté est acquise en partie à certains convois désignés, et entre autres aux expéditions qui font l'objet d'un *abonnement* aux waggons de l'exploitation.

En tout ceci, il ne peut être question des débuts. — Tant que durera le travail d'enfantement que cette grande œuvre des chemins de fer présuppose pour asseoir et consolider le mécanisme, il est évident que les convois ne pourront ni être assez fréquens, ni s'ordonner de manière à satisfaire à tous les goûts, à toutes les exigences de l'individualisme raffiné, ni enfin procurer tous les avantages qu'on se promet gratuitement, à la première vue, d'un libre parcours : ces empêchemens qui

sont attachés au premier établissement général des voies nouvelles, s'opposeraient également au satisfaisant usage du libre parcours individuel: cette faculté ne serait réelle, dans tous les cas, que dans un avenir encore éloigné, où tout sera prévu, réglé et complet.

Toutefois, si de solides raisons ou les caprices impérieux du public commandaient le libre parcours, il est possible dans l'avenir; du moins sur les chemins de fer devenus ou restés propriété de l'État, et voies *publiques*. Le parcours étant déclaré libre, on peut concevoir :

1° que les particuliers circulent chacun avec leur propre matériel, tandis que l'État continuerait à exploiter avec un matériel *public* pour tous ceux qui voudraient se servir de son intermédiaire.

2° Que l'État n'exploite plus en aucune façon ; que les particuliers conservent l'entière faculté ; et que, d'autre part, des messageries à vapeur s'établissent facultativement aussi, et se fassent une concurrence illimitée, comme les messageries par chevaux et pavés.

Dans le premier cas, tout se passe à merveille : — un réglement détermine pour les particuliers, les heures de départ pour tant de convois, allant à telle destination, chargés de telles marchandises, etc. : le degré de vitesse, la durée du trajet sont prévus et obligatoires, ainsi que les temps d'arrêt à telle gare d'évitement ou de stationnement. — Des magasins, des remises, des dépôts de coke et des approvisionnemens d'eau, sont distribués aux distances con-

venables tout le long des chemins de fer d'État, et destinés au service ou au matériel des particuliers moyennant *abonnement, location*, enfin *paiement* sous forme quelconque. Tout dans ce trajet, et dans cet assortiment des bords du chemin et de ses stations, est organisé par les soins et au compte de l'État, dans l'intérêt général des personnes qui fréquentent les chemins de fer avec leur propre matériel; ou bien l'assortiment est laissé à la libre concurrence; mais dans ce dernier cas, l'administration interviendrait nécessairement pour limiter le nombre des concurrens, pour modérer leurs prétentions, assurer les approvisionnemens, etc. — S'il y a des péages sur les voies nouvelles, on a eu soin de les distinguer des frais de transport ou traction proprement dits; et chaque convoi particulier paie sa part de péage selon la nature de ses transports (ce qui se détermine à la station de départ, et à toutes les stations intermédiaires dans le cas de chargement ou de déchargement); plus la portion des frais de traction qui s'applique à l'usage des rails, selon le poids ou la nature des objets transportés. — S'il n'existe aucun péage, les frais à payer se bornent à cette dernière partie : je ne parle point des frais de magasin, de remise pour les waggons et locomotives des particuliers, de coke et d'eau, etc., qui se paient et se règlent à part.

Dans la seconde hypothèse, celle où l'État n'exploite plus du tout, les choses se passent de même à bien des égards. Ou bien l'État s'efface tout-à-fait, et se borne à assurer l'entretien de la superstruc-

ture des chemins, la police, et la *recette* des péages, y compris les frais de traction destinés à subvenir à l'entretien. Quant aux magasins, aux bâtimens de station, aux approvisionnemens d'eau et de coke, etc., il abandonne tout cela à la prévoyance et à la sagacité de la libre concurrence. Sur tous les points du chemin qui le réclament, se fondent des établissemens pour la remise du matériel de chacun, pour la location en grand de locomotives et même de waggons, pour la livraison en détail de coke et d'eau, à tout venant, de jour et de nuit; de manière qu'à des distances convenables, fréquentes, on rencontre l'analogue de ce que l'on voit aux stations des compagnies en Angleterre ou de l'exploitation d'état en Belgique; — pour que tous ces établissemens soient possibles, l'État loue au public, par bail emphitéotique ou autrement, les emplacemens nécessaires sur les bords du chemin; et s'il le faut, il poursuivra l'expropriation des terrains aux abords. — Et l'on aura ainsi l'analogue relevé des auberges, des hôtels, des postes, des loueurs de voitures, des marchands de foin et d'avoine; des charrons et maréchaux-ferrant de nos grandes routes actuelles. Un négociant de Marseille, par exemple, pourra faire circuler ses propres waggons jusqu'à Lille sans avoir à s'inquiéter de locomotives de rechange, d'approvisionnement de coke et d'eau, tout le long du trajet : il rencontrera sur sa route tout ce qu'il lui faut, comme aujourd'hui une personne qui roule en poste avec sa propre voiture : On ne sera même pas obligé d'avoir des waggons à soi : l'on en

trouvera aussi à *louer*; car des espèces *de postes à la vapeur* seraient parsemées aux distances convenables, où chacun trouverait à toute heure des waggons et des convois complets tout prêts, ou des locomotives pour remorquer ses propres convois.

En même tems, des *convois publics* seraient organisés sur tous les points du pays par des *messageries à vapeur,* et seraient les moyens à l'usage des innombrables populations qui n'auraient point de matériel à *elles.*

Tout cela est possible dans un avenir plus ou moins lointain: en supposant, ce qui pourrait être, que les machinistes et le public fussent parfaitement familiarisés avec les manœuvres des locomotives, et les propriétés de la vapeur concentrée. Tout cela est possible, dis-je; mais qu'y auraient gagné l'industrie et la civilisation? — La complication, l'anarchie, la prodigieuse déperdition de tems, de forces et de richesses dont nous sommes aujourd'hui témoins dans la grande bagare des chariots *à soi*, des charettes *à soi*, des équipages *à soi*, de chevaux, de matériels *à soi,* distincts et répétés inutilement autant de fois qu'il y a de familles ou d'établissemens industriels et commerciaux! — Or, c'est là un gaspillage monstrueux et une complication insensée pour lesquels les chemins de fer ne sont point faits; contre lesquels ils ont été, au contraire, inventés. Les chemins de fer appellent l'association pour la circulation; ils sont destinés à la simplifier, cette circulation, en la centralisant et concentrant: leur caractère est d'être *communs*, *publics*, non-seule-

ment pour le libre parcours, pour l'exploitation, mais pour le parcours *ensemble*, remorqués *en grand* par la *même force.* Une *grande* puissance de traction a été donnée à cette combinaison de la vapeur, afin de pouvoir enlever et emporter, d'une seule fois, de *grands* convois d'hommes et de choses. L'unité donc de matériel et de direction, et non la multiplicité!... l'économie, la simplicité, le conseillent, le veulent, ainsi que tous les intérêts plus élevés de la civilisation. Cette fois, le monopole, toujours inséparable jusqu'ici de la simplicité et de l'unité, devient chimérique; car la conduite des tarifs et du matériel est mise sous la suprématie et la sauvegarde des pouvoirs représentatifs; — qu'on n'objecte point l'impossibilité de gouverner jamais l'immense organisation du matériel général des chemins de fer de l'État; car, si quelque chose est impossible, ce serait bien plutôt les chemins de fer de l'industrie particulière, tous détachés, tous isolés, et en attitude hostile devant le pouvoir; ce serait bien plutôt l'harmonisation des compagnies concessionnaires entre elles, toujours prêtes à s'armer de leurs *droits concédés*; toujours épiant les moyens de se rançonner dans leurs mutuels passages sur *leurs terres;* toujours liguées contre le pouvoir, pour mieux exploiter le nombreux public, consommateur de chemins de fer; et toujours désunies quand il s'agit de partager le butin.

Mais, alors même que l'impossibilité serait réelle, on voit que le pays ne serait nullement condamné à passer sous les fourches caudines des compa-

gnies concessionnaires ; et que des *chemins de fer, publics* comme sont nos routes pavées, tenus en *propriété* et *entretenus* par l'État, avec libre parcours, avec libre exploitation pour tous, seraient un vrai et complet moyen de salut pour le commerce et l'industrie, comparés au régime d'inféodation et de monopole que leur prépare la funeste conception des concessions, si elle vient à se généraliser.

Mais, je le répète, à son tour le libre parcours, relativement, est une grande imperfection, source d'un réel gaspillage devant le mécanisme simple, économique, *libéral,* tout-puissant de l'exploitation générale et unique de l'État. Ici on a pour garantie toutes les garanties du gouvernement représentatif ; ici le commerce, l'industrie, l'agriculture dépendent de la décision de leurs mandataires, mandataires révocables, mandataires eux-mêmes intéressés à l'équité, à la prospérité commune ; — avec les concessions, et même avec la concurrence libre dans le parcours, le public des consommateurs n'a plus pour garantie que l'équilibre toujours incertain, toujours mensonger des cupidités qui se livrent bataille, et qui ne veulent que faire curée de la chère sociale !

Comment parler de l'impossibilité d'administrer le matériel de l'exploitation des chemins de fer d'État, en France, lorsque la Belgique conduit matériel et personnel, avec un ordre et une aisance certainement égale, à ce que l'on voit sur les chemins infiniment moins étendus des compagnies concessionnaires existantes? Ce précé-

dent, joint aux simples données du bon sens, ne peut laisser incertains sur ce point, que ceux qui ont intérêt à l'être ou à le paraître.

Comment ne pas s'apercevoir que déjà le *génie* des administrations d'État a fait ses preuves en organisant avec un ordre et une régularité admirables le matériel bien autrement immense et imposant de la guerre, des armées! Songez donc, dirai-je aux amateurs des concessions, songez à nos arsenaux, à notre marine, à nos casernes, à nos parcs d'artillerie, à l'entretien et aux approvisionnemens pour 3 et 400 mille fantassins, pour la cavalerie, etc., et confessez que les corps d'État, malgré leurs incontestables imperfections, sont vos maîtres et vos *anciens*.

Si l'on se porte maintenant par la pensée à l'époque où tous les chemins de fer, utiles à la France, la sillonneront, raccordés et soudés l'un à l'autre comme en un vaste réseau dont les mailles n'offriraient aucune solution de continuité, on est émerveillé de la grandeur du résultat, de la simplicité, de l'économie, de la rapidité avec laquelle tout se règle, se meut, s'emporte, voyageurs et marchandises, d'une extrémité à l'autre de l'empire! une seule volonté, un seul geste font tout cela: et cette volonté, ce geste, ce sont les pouvoirs représentatifs qui les gouvernent, qui les impulsionnent ou les modèrent; et, par conséquent, tout conspirera vers le plus grand bien de tous ou du plus grand nombre, *à mesure que se perfectionnera la représentation nationale.* — Et de là, mille supériorités incontestables!..... Mais ce ta-

bleau de l'exploitation des chemins de fer, sous la main unitaire de l'État, qui ne peut bien se faire que par comparaison avec ce que nous promet le mode opposé des compagnies concessionnaires, a déjà été suffisamment esquissé dans la partie critique de ce travail.

Jusqu'ici je me suis confiné dans l'hypothèse de l'exécution et de l'exploitation au compte de l'Etat, de tous les chemins de fer *sans exception*. Je vais maintenant me mettre exclusivement dans l'hypothèse que l'œuvre *tout entière* soit confiée aux concessions. Je ferai ensuite l'hypothèse d'un compromis entre les deux modes exclusifs, et alors le bon et le mauvais sailliront jusqu'au relief des deux côtés.

II.

Les Concessions.

En abordant l'ensemble des dispositions propres à régulariser l'intervention des compagnies concessionnaires, je suis dominé par une idée qui n'aura sans doute échappé à aucun homme spécial : c'est que toutes les combinaisons qui auraient pour but d'exiger plus de sujétions de la part de l'industrie particulière, afin de donner à l'État plus de garanties, seront inutiles, rejetées de toute façon : car, ou les compagnies auront pour elles la majorité dans les Chambres, et alors elles imposeront les conditions de leur intervention ; ou les votes leur seront défavorables, et elles se retireront ; ou elles accepteront toutes les conditions, et, par le fait, elles les éluderont. Ce qu'elles veulent avant tout, ce n'est pas des chemins de fer pour la France, avec l'impossibilité de mal faire, pour elles ; c'est l'occasion de *jouer*, de faire fortune, ou du moins de *manier* des fonds.

Malgré cette idée fixe, peut-être exagérée, je me suis cependant efforcé de rechercher ce qui serait juste et utile dans l'hypothèse qu'il fallût subir les concessions; et cela sans égard à l'accueil qui sera fait à mes propositions par leurs partisans. J'aurai atteint mon but si ces études peuvent suggérer quelque amendement à l'état actuel des choses.— Je m'occuperai d'abord du mode d'exécution des compagnies concessionnaires ; puis je passerai aux divers modes de participation de l'État.— Afin d'abréger le discours, j'affirmerai souvent comme s'il s'agissait de décréter.

Mais avant d'entrer en matière, je dois déclarer que je ne me sens point dominé par une hostilité *quand même* contre les concessions. Je pense, au contraire, qu'une fois le système des concessions admis par le pouvoir législatif et l'opinion générale, il est bon, il est du devoir de l'administration des ponts et chaussées de donner libre carrière *dans le bien* à l'industrie particulière ; afin que sa spontanéité inventive puisse féconder à l'aise.

Voici, dans ce but, de quel esprit nous concevons que l'Etat devrait être animé dans ses rapports avec les compagnies en général :

— Faire alliance sincère, offrir un concours zèlé, infatigable, plein de bonne volonté à tous ceux qui se présenteront modérés et intègres, et animés de l'amour du bien public. Enfin, encourager les compagnies, non point en les regorgeant de bénéfices, mais en leur laissant toute latitude pour *le bien* ; après ce, et moyennant quoi,

leur garantir, par le *fait constant*, un dividende raisonnable.

— N'inféoder aucune position, n'accorder de bail, ne conclure aucun marché, etc., qu'à la condition de pouvoir toujours racheter.

— Se réserver en tout et partout intervention, modification, révision, amélioration; et faire constamment toutes ces choses avec la balance de la justice en main.

Se bien pénétrer, parmi les agens du pouvoir administratif, que l'esprit d'impartialité et de désintéressement, est la condition désormais indispensable pour l'homme public dans ses rapports avec les compagnies, dès qu'elles sont une fois acceptées par les pouvoirs représentatifs : — d'ailleurs, à l'avenir il s'agit moins de régenter et de gouverner a la vieille manière, que d'équilibrer les libertés humaines qui sont en prétention et en liberté dans le monde industriel et commercial : — il n'y a plus de *sujets,* il y a des *citoyens.*

L'administration d'un pays *représentatif* n'a plus qu'une mission : celle d'intervenir pour régler, non pour comprimer l'essor et les tendances instinctives de l'industrie : pour imposer aux velléités d'accaparement et de monopole, pour tenir en sujétion sociale les appétits démésurés des égoïsmes; mais non pour immobiliser et étouffer l'esprit de l'homme.

Mode de constitution, et conditions générales.

Les concessions ne seront faites généralement qu'à des sociétés anonymes, ou collectives, ou en commandites, et sur preuve préalable que ces sociétés sont constituées financièrement par l'apport réalisé d'une forte partie au moins du taux de chaque action; et par la promesse, obligatoire de la part des actionnaires, de verser aux termes prescrits le reste de leur action.—Cependant des concessions pourront être faites à des individus, pourvu qu'ils donnent une hypothèque équivalente sur leurs biens, ou des cautions pour la totalité de l'estimation ou du prix d'adjudication des travaux objets de leur concession.

La concession directe, ou par adjudication, à des individus, sans autre condition que leurs promesses ou leur moralité présumée, ne peut se justifier; c'est le comble de l'imprudence ou de la partialité. Cela équivaut à une fortune pour le concessionnaire : c'est un don qui ne profitera qu'à un seul. Tout le monde sait quel abus il en a été fait. Des spéculateurs qui sortaient de signer leur contrat, ou de recevoir la promesse, allaient revendre aussitôt leur *privilége*, moyennant une prime énorme, à d'autres intrigans qui sous-vendaient à leur tour. C'était donc vouloir le trafic des concessions et non la prompte réalisation des travaux. En Belgique pareil scandale s'est vu aussi.

Ce ne sera donc point à celui qui aura conçu le projet, ou fait les premiers fonds pour les frais

préparatoires, ni même aux hommes principaux composant la commission ou le noyau primitif d'une compagnie, que l'on concédera une ligne quelconque : ce sera à *l'individu collectif* ou *raison sociale* de souscripteurs-actionnaires sérieux. Par conséquent, il n'y aurait jamais lieu d'accorder une concession qu'après que la compagnie aurait été constituée financièrement, c'est-à-dire, que lorsque l'association et le versement, ou la promesse de verser, des nombreux petits actionnaires, auraient été accomplis. Cette constitution pourrait se faire comme à l'ordinaire, et les souscriptions s'opérer par l'intermédiaire des banquiers, sans l'intervention des receveurs ou agens financiers de l'État; mais je propose, comme infiniment préférable, un changement radical dans le mode de constitution financière des compagnies. Il s'agirait d'appliquer ici le mode de souscription, et de formation des compagnies, que j'ai déjà indiqué à propos des compagnies purement exécutantes avec fonds immobilisés jusqu'à remboursement; mode par lequel les souscripteurs verseraient dans les caisses de l'État, et se transformeraient en autant de compagnies concurrentes qu'il y aurait successivement de fois de sommes égales au montant de l'estimation dans la somme totale des souscriptions. La seule objection à ce plan, c'est qu'il y aurait rarement lieu à la formation de plusieurs compagnies, et que les souscriptions suffiraient à peine pour la formation d'une seule, à moins que les lots concédés ne fussent subdivisés et qu'ils n'exigeassent que 10, 20 ou 30 millions.—Mais

c'est que dans tous les cas la concurrence ne serait pas réelle. Ce mode aurait du moins le mérite de le constater, et d'avertir qu'il convient de se résigner à la concession pure et simple aux souscripteurs composant la première et unique compagnie. —Quel que soit le mode de constitution financière adopté, tout le monde pourrait souscrire; mais, l'époque laissée à la faculté de souscrire étant expirée, on dépouillerait d'abord les souscriptions des habitans des localités traversées ou reliées, jusqu'à concurrence du capital nécessaire, et ce ne serait qu'autant que la somme, ou les sommes, ne seraient pas suffisantes pour clore et constituer une ou plusieurs compagnies de ces seuls intéressés, qu'on passerait indistinctement à l'acceptation des souscriptions des *étrangers*, en ayant égard, cependant et bien entendu, à leur ordre d'inscription.

Les divers appels de fonds seraient donc versés aux époques fixées, dans les caisses de l'État, soit chez les percepteurs, soit chez les receveurs particuliers et généraux; et les souscripteurs, avertis à la diligence des percepteurs, *comme en matière d'impôt*; et poursuivis, *contraints par les mêmes moyens.*

L'État opérerait le transport pur et simple du premier versement, dans les mains de la commission directrice de la compagnie adjudicataire; mais pour les versemens ultérieurs, il n'en effectuerait successivement le transport que sur le vu de pièces justifiant l'emploi du premier versement, puis du deuxième, etc.; afin que si le ministre des travaux publics, ou une com-

mission spéciale permanente établie à cet effet pour toutes les lignes, jugeait, par l'examen de ces pièces, qu'il y a abus, incapacité dans l'emploi des fonds de l'entreprise, elle put décider dans un court délai s'il n'y aurait pas nécessité d'ordonner une assemblée générale des actionnaires, afin de confirmer les fonctions des directeurs ou de les remplacer ; — et même, si nonobstant la confirmation des actionnaires, la commission jugeait que les intérêts de l'État fussent compromis, et les clauses de la concession, éludées ou devenues illusoires par l'adoption de telle ou telle mesure prise par la compagnie, et non prévue, la commission pourrait appeler la résiliation, ou faire procéder d'office à l'achèvement des travaux et au redressement des abus : ce qu'elle pourrait toujours obtenir en ayant recours aux versemens qui seraient entre ses mains.

Je pars, comme j'ai déjà eu occasion de le faire remarquer, de la double nécessité de garantir efficacement l'Etat contre les dilapidations possibles pendant l'exécution, et de rendre le fonds social, le capital nécessaire, indépendant des vicissitudes du *doit* et *avoir* des souscripteurs, ou des *éventualités* du crédit des chefs de compagnies. Il faut que toute société justifie que le fonds social est fait, *avant* d'être admise à l'adjudication publique : il faut que les souscripteurs soient sérieux, qu'ils sachent que leur engagement a la valeur et la portée d'un contrat solennel d'homme à homme, et qu'ils seront soumis au versement intégral de leur action. Les travaux publics ne peuvent point dépendre de tant de ha-

sards *individuels*. Agir autrement, c'est vouloir que les souscripteurs puissent, après avoir trouvé belle une entreprise, l'abandonner plus tard avant l'achèvement, s'ils s'aperçoivent qu'elle ne donnera peut-être par toutes ses premières promesses. Si l'Etat devait courir de telles chances, mieux vaudrait mille fois sans doute qu'il exécutât avec ses propres ressources : il saurait au moins à quoi s'en tenir ; les lenteurs, l'abandon viendraient de lui, et non de mille volontés contre lesquelles il ne peut rien. Cela est en opposition avec la manière de voir de quelques journaux et de quelques capitalistes, concessionnaires en expectative ; mais il n'en est pas moins certain que le bons sens, la prudence et la justice le veulent absolument ainsi.

Les actions seraient naturellement accordées *au pair* : elles ne pourraient être aliénées qu'après que l'exploitation de la ligne aurait donné des produits pendant quatre ou cinq ans ; du moins celles qui seraient aliénées avant l'époque du premier ou des deux premiers dividendes, ou avant paiement de l'intérêt annuel donné par l'exploitation, perdraient *tant* p. 0/0 de l'intérêt accordé, jusqu'à l'époque où le chemin serait productif ; ou bien encore elles n'auraient droit qu'à la moitié, au tiers, au quart, etc. des dividendes des trois ou quatre premières années. Dans ce cas, les fractions économisées par la privation de ces actions aliénées, retourneraient bonifier au profit des autres actions, ou plutôt iraient grossir le fonds d'amortissement. Grâce à toutes ces dispositions, l'agiotage serait impossible ; et cependant, l'on ne rendrait point oréreuse l'aliéna-

tion forcée, jusqu'au point de l'empêcher, si l'on avait de sérieux et pressans motifs.

Il ne serait accordé plusieurs actions à une même personne qu'après expiration du terme des souscriptions, et dans le cas de l'insuffisance de ces souscriptions : le taux des actions serait à son *minimum*, afin de le rendre accessible aux plus petites bourses; ou bien l'on permettrait à plusieurs petits capitalistes de se réunir afin de ne faire qu'une seule tête pour une action.

Ainsi : constituer financièrement les compagnies au préalable; ne donner les concessions qu'à des associations de ce genre; prendre les souscripteurs de préférence dans les localités intéressées; interdire indirectement ou directement le transfert des actions tant que l'entreprise n'est point arrivée à l'exploitation et à des produits connus, afin que les folles espérances ne puissent être exploitées par les spéculateurs de profession; rendre les prises d'actions et les promesses de versement, rigoureuses comme de vrais contrats et de réelles dettes, sous la contrainte de l'autorité publique; s'assurer enfin que le fonds social est prêt, qu'il ne fera pas défaut et que les directeurs des compagnies n'en auront pas la disposition arbitraire et abusive,..... Tels sont les points principaux que cette combinaison aurait pour but de réglementer.

Sans doute l'abus serait encore possible; car il l'est partout où la moralité de l'homme intervient; mais du moins la possibilité est déplacée. Ce ne sont plus les gros capitalistes, les parasites ban-

quiers, qui peuvent jouer, et trafiquer d'actions; ce sont les *petites gens* des localités intéressées ; et d'après tout l'inégalité des conditions en sera moins choquante, si cette classe fait quelques profits illicites.

Il est probable que le seul résultat de ces dispositions serait d'amortir complètement ces désirs de spéculations; et de forcer la haute banque et les *chevaliers d'industrie* à se retirer de la gérance, pour faire place aux hommes spéciaux, instruits, actifs, ingénieurs ou directeurs; car ceux-ci faisant œuvre utile et acte de présence réelle, auraient seuls des chances d'être choisis.—Cette fois, ce ne sont plus des chefs-directeurs qui se posent et s'imposent, et qui *appellent* les actionnaires. Ce sont les souscripteurs intéressés des localités, qui se groupent, et qui se choisissent en liberté des représentans et des gérans.

Il est vrai, tous les moyens dont il est ici question, présupposent l'intervention des agens de l'État dans les affaires des compagnies. Or, cette intervention est mal vue des amateurs de concessions en France ; mais tout ce qu'on a dit de leur aversion, ne prouve qu'une chose, l'aveu du bon plaisir qu'on se promettait dans l'emploi des deniers des actionnaires. En vérité, si quelque chose est naturel, indispensable, légitime, c'est que l'État soit partout où il y a caractère public : même dans les affaires de propriété privée, même dans les familles, tout exige sa tutélaire intervention. N'est-ce pas dans l'intérêt des actionnaires, qui presque tous sont absents, autant que dans le sien

propre, qu'il interviendra? — Pourquoi lui supposer le dessein d'empêcher, s'il a accepté le pacte librement et de bon gré? Et pourquoi vouloir ce pacte, si les compagnies savent ou soupçonnent que l'administration ne cède qu'à la force de la majorité parlementaire ?

Aux États-Unis, l'industrie particulière est moins chatouilleuse : elle accepte la présence des commissaires des législatures, toutes les fois que celles-ci prennent part à l'œuvre, de leurs propres deniers.

Les souscripteurs ont eux-mêmes des commissaires extraordinaires de leur choix qui contrôlent la conduite des directeurs, et parfois dirigent personnellement les travaux, ou ordonnent les dépenses : ces commissaires sont révocables, et soumis à une confirmation annuelle de pouvoirs.

En France, il manque au public actionnaire, des commissaires-contrôleurs, choisis par eux, tout-à-fait désintéressés dans l'entreprise, et non rémunérés; des citoyens qui aient reçu des témoignages de gratitude civique.—Les actionnaires, convoqués à temps par ces mandataires, viendraient juger et révoquer directeurs et conseil d'administration en masse s'il y avait lieu; et je suppose que les décisions se prendraient à la majorité ordinaire des voix; chaque actionnaire comptant pour une seule voix, quel que soit le nombre de ses actions : car je ne puis voir qu'une conception aristocratique dans la disposition de la plupart des statuts de sociétés en commandite, qui retirent le contrôle et la voix délibérative à la partie démocratique des actionnaires, sur ce seul fon-

dement que la part d'action de chacun est trop faible. Comme si le petit capitaliste qui risque 50 fr. d'action, lesquels sont tout son bien, n'était pas aussi intéressé à la prospérité de l'entreprise que le riche financier qui n'y a engagé qu'une fraction de sa fortune?

Un autre moyen de donner à l'Etat la sécurité dont il manquerait sans l'intervention de ses agents, moyen qu'il faut d'ailleurs appliquer, dans l'intérêt des actionnaires honnêtes, et si l'on veut des compagnies sérieuses et des œuvres promptes, consisterait à obliger les administrateurs et gérans, à immobiliser dans le capital social, dès le début, une forte somme comme gage ou cautionnement, tout durant la concession : cette portion du capital pourrait être déposée à la caisse des consignations, comme on l'a déjà proposé. — Point de transfert possible; point d'actions industrielles ou de jouissance; enfin engagement irrévocable et intérêt réel, direct, au succès de l'entreprise. Quant aux récompenses que toute compagnie doit pouvoir offrir en perspective à ses fonctionnaires, elles doivent se borner à eux personnellement et ne sauraient être une source d'agiotage : il n'y aurait donc plus d'actions industrielles pour cette fin, ou du moins ces actions seraient nominales et nul ne pourrait les aliéner.

Si la combinaison qui précède était admise, le cautionnement des compagnies, qu'on exige à bon droit d'un individu isolé qui demande une concession, serait tout-à-fait superflu; puisque l'État aurait toujours pour garantie devers soi l'une des trois ou quatre fractions du capital social.

Mais si les compagnies restaient encore en possession des fonds de l'entreprise, comme cela a eu lieu jusqu'ici par l'entremise si onéreuse des banquiers, le cautionnement serait de rigueur et ne saurait être trop fort. Cela n'aurait aucun inconvénient, si l'on admettait que lorsque les travaux exécutés, ou les approvisionnemens vérifiés et reçus, seront égaux en valeur au double ou au quadruple du cautionnement, ou mieux au quart du prix d'adjudication ou d'estimation totale, ce cautionnement sera remboursé intégralement à la compagnie (1).

Toutefois si par la suite, la compagnie avant l'achèvement des travaux, obligeait l'administration à réadjuger son entreprise à la folle enchère, la moitié ou une autre fraction quelconque du prix de la nouvelle adjudication, c'est-à-dire, du prix offert pour les travaux accomplis jusque-là, reviendrait de droit à l'Etat. — Le cahier des charges spécifierait que cette clause est d'obligation absolue, même de la part du pouvoir législatif, toutes les fois que la folle enchère aura été encourue : nulle loi postérieure ne pouvant alors modifier le cahier primitif. Cette rigueur est nécessaire; car jusqu'ici presque toujours les conditions de cette nature sont illusoires : les entrepreneurs y

(1) Nous ne dirons rien de la prétention des amateurs de concessions à s'affranchir du cautionnement. Cette prétention tient de la naïveté, tant un mauvais principe peut mener loin la cupidité. Il semble que les concessionnaires soient des demi-dieux en fait de perfection morale, et que les précautions prises à leur égard par l'État soient un non sens, sinon une injure.

comptent, et les risques et périls ne sont *en fait* que pour l'Etat.

Mode de Société.

La société anonyme est recommandée aujourd'hui par les partisans des concessions, comme un moyen de réprimer l'agiotage, ou l'abus dans la gestion des compagnies. Il est singulier qu'après avoir donné l'intérêt matériel comme la seule base certaine de bonne gestion, de zèle et d'efforts, l'on se refugie dans les sociétés anonymes dont le propre est de ne pas rendre les directeurs solidaires et responsables. Peut être, tout balancement fait, la société en commandite perfectionnée offre-t-elle infiniment plus de garanties aux actionnaires prudens. — Le plus certain effet des sociétés anonymes, est d'exempter les administrateurs de toute responsabilité personnelle; tandis que la meilleure garantie que pouvait désirer l'actionnaire, et qui pouvait le décider à souscrire, était la présence d'hommes honorables et riches, en la direction et la responsabilité desquels il eut placé sa confiance. L'histoire des sociétés anonymes de ces derniers trente ans prouve mieux que tous les raisonnemens, combien les opérations d'administrateurs révocables, non suffisamment associés et solidaires peuvent compromettre les intérêts des tiers et ceux du public actionnaire. Pour que les administrateurs agissent continuellement avec circonspection et zèle, il faut une solidarité intime entre eux et les actionnaires. Il ne faut pas que ceux qui ont organisé une compagnie, puissent l'abandonner à des chances ulté-

rieures, dans lesquelles eux-mêmes ne seraient pas enveloppés par un intérêt matériel. Pour rendre la société en commandite ce qu'elle doit être, il suffit que les actions industrielles soient bannies; que les actions ne puissent se donner qu'au pair, et s'aliéner qu'avec préjudice pendant les premières années; qu'au moins, dans tous les cas, aucune émission, aucune négociation ne soit permise avant la promulgation de la loi; que les gérans soient astreints à un cautionnement considérable, inaliénable. — Enfin il faudrait peut-être qu'il y eut plusieurs gérans, associés solidaires et en nom collectif, gérant ensemble ou successivement, et qui, associés pour leur part en nom collectif, fussent tous solidaires pour tous les engagemens de la société contractés par eux; tandis que la masse des actionnaires ne serait passible des pertes, que jusqu'à concurrence des fonds qu'elle se serait engagée à mettre dans la société.—On a invoqué en faveur des sociétés anonymes l'obligation où elles sont de soumettre leurs statuts au conseil d'Etat; mais rien n'empêche que cette obligation ne soit étendue aux sociétés en commandite : toutes les considérations se réunissent même pour en faire une nécessité.

Concession directe, et adjudication avec concurrence.

L'adjudication publique et la concession directe présentent des inconvéniens presque égaux jusqu'ici, avec le mode connu d'organiser les compagnies. Par l'adjudication, on est exposé aux collu-

sions des entrepreneurs; avec la concession directe on tombe dans la partialité, la corruption et la haute camaraderie : s'il fallait en juger d'après l'expérience la plus récente, la concession directe, même sanctionnée par la chambre, devrait être écartée.

Quoiqu'il en soit, si le mode de souscription, et de constitution financière préalable des compagnies, que j'ai proposé, était adopté (ce dont je doute), l'adjudication publique serait sans inconvénient. La moralité des directeurs choisis par les souscripteurs en masse, serait assurée pour toutes les compagnies concurrentes. — A la rigueur, les soumissions de chaque compagnie constituée financièrement, pourraient être portées aux chambres, qui désigneraient elles-mêmes l'adjudicataire ; alors le pays serait suffisamment garanti contre les partialités possibles de l'administration : sans doute il lui resterait encore à l'être contre la partialité de la majorité ; mais là, il faut s'arrêter comme aux colonnes d'Hercule de la perfection du mécanisme politique et des choses humaines.

Mais ne connaître que la concession directe, c'est ôter toute velléité de concurrence parmi le peu d'hommes capables et honnêtes, qui peuvent entreprendre de se donner des souscripteurs avant de se présenter comme concessionnaires ; ou bien il faut déclarer que toutes les demandes en concession seront admises, et soumises par l'administration aux chambres, qui choisiront entre les prétendans, à la rigueur sans considération de rabais; bien qu'en général les propositions de rabais pour

la durée, ou pour le prix de l'estimation, ou pour le taux du tarif, doivent être acceptées; et qu'à chances égales en moralité et en aptitude, la préférence doive être accordée au plus grand rabais.

La concession directe proprement dite, celle qui exclut toute idée de pluralité de demandes ou d'offres, expose l'Etat à un marché excessivement onéreux, puisqu'il ignore combien d'années de moins dans la durée il aurait gagnées par le rabais, ou combien le taux de l'estimation pouvait être abaissé. Or, je le répète, dès qu'il s'agit d'une société constituée financièrement au préalable, la question de solidité, de moralité ou d'habileté parmi les directeurs, n'est plus sérieuse. Les directeurs ne sont pas inamovibles. Aujourd'hui habiles et intègres, demain ils peuvent avoir pour successeurs des hommes incapables et peu délicats.

D'ailleurs si la société est *anonyme*, qu'importe le caractère des fondateurs et des organisateurs primitifs d'une compagnie! ils disparaissent ou bien ils sont irresponsables dans leur gestion. La vraie garantie est dans l'existence d'un fonds social suffisant, et dans le cautionnement inaliénable des principaux administrateurs. Néanmoins, ce qui faisait principalement de la concession directe une clause mauvaise, c'est qu'elle avait lieu en faveur d'un individu, qui vendait le plus souvent cette propriété de nouvelle espèce à des hommes peu solides ou à des financiers, lesquels éliminaient l'ingénieur auteur du projet, en lui faisant des conditions iniques.

La concession directe est inévitable lorsqu'une

seule et unique compagnie sollicite l'entreprise. Alors, si cette compagnie est constituée financièrement en totalité ou en partie, et si elle accepte les conditions modérées qu'on lui impose, on peut ne point attendre la concurrence ; et cependant je crois que, dans ce cas même, on doit la solliciter et l'attendre un bon terme : dans tous les cas, c'est aux chambres que l'octroi de cette concession appartient, après s'être éclairées par les préliminaires obligés de la plus entière publicité, par une enquête menée et conduite avec la libéralité dont j'ai indiqué les moyens.

Il faut remarquer que l'adjudication publique n'exclut pas absolument la concession directe ; car après avoir reçu les soumissions des concurrens, avec leurs propositions de rabais, le ministre, ou plutôt les chambres, restent toujours maîtres d'adjuger la concession à qui leur plait. La considération du rabais ne les lie nullement. Tout ce que l'on peut désirer, c'est que ce soit la chambre et non le ministre, qui décide ou sanctionne l'adjudication. Ce qui est vicieux, c'est la concession à celui qui le premier se présente, soit avec son projet, soit en s'appropriant celui de l'administration ; c'est l'exclusion de toute autre compagnie concurrente, sur ce seul motif qu'elle n'est pas venue la première, ou qu'elle n'est pas l'auteur du projet.

Être auteur d'un projet n'est point un titre suffisant : il n'y a pas là un mérite qu'il faille récompenser à ce prix. Qui donc, comme on l'a très bien dit, peut se flatter d'avoir inventé la route de Paris

au Hâvre, ou de Paris à Marseille? Seulement, à égales offres, à égale solidité et moralité, il serait juste de donner la préférence à la compagnie qui aurait dans son sein l'auteur du projet. Et même la clause du cahier des charges belge qui se rapporte aux prérogatives des auteurs de projets serait ici très applicable. (1) Par ce moyen, chacune des compagnies concurrentes aurait intérêt positif à se donner comme ingénieur ou directeur exécutant l'auteur du projet mis en adjudication; et celui-ci trouverait dans cette recherche, des moyens licites de fortune : il recevrait donc dans tous les cas sa légitime récompense.

Aucune concession ne sera octroyée à perpétuité. La durée des concessions temporaires ne sera point uniforme pour toutes les lignes. — Elle sera au contraire subordonnée à l'appréciation des chances de rapports et de bénéfices réels de chaque ligne concédée. Cette clause est fondée en équité : ce ne serait point dans l'inégale durée que consisterait l'injustice ou la partialité : ce serait dans l'inégal bénéfice final de deux entreprises également tentées en faveur du public. — D'ailleurs, comme les tarifs sont dans notre plan, soumis à révision, et les dividendes soumis à un maximum uniforme pour toutes les compagnies, comme enfin il y a faculté de rachat également uniforme autant que possible, la question de durée des concessions demeure, pour les concessionnaires, presque vaine et superflue.

(1) Voir pages 109-110 de ce volume.

Toute concession temporaire emporte, pour l'État, la faculté et l'obligation de surveillance et de contrôle envers toutes les compagnies.

Il y a même plus : les compagnies n'obtenant des concessions qu'en vue du plus grand avantage du commerce, de l'industrie, de l'agriculture et de la civilisation en général, elles doivent être *obligées de s'entendre* afin que le passage d'une ligne à une autre, ou le libre parcours de compagnies à compagnies, se fasse aux meilleures conditions pour le public.

L'État ne peut laisser leur accord ou leurs conventions à l'arbitraire de chacune : si elles s'imposent des conditions onéreuses, comme ces conditions retombent en définitive sur le public, c'est à l'Etat à intervenir, et à *réglementer* leurs relations. En vain l'on objecterait que tout s'applanira par le seul intérêt réciproque des compagnies ; que le libre parcours se réglera par la force des choses, dans le sens de l'intérêt général : encore une fois, l'expérience, et le raisonnement fondé sur la nature des choses égoïstes et individuelles, surtout le dernier Rapport sur les chemins de fer en Angleterre, renversent toutes ces théories bâties par l'optimisme des possesseurs de concessions libres.

Aucune concession, soit directe, soit par adjudication avec concurrence, n'aura lieu que par une *loi*, quels que soient la longueur, le caractère ou l'importance de la ligne, après avoir été élaborée et préparée suffisamment par le ministère des travaux publics.

Toute demande de concession sera, en conséquence, adressée au ministère des travaux publics, dans la forme voulue par le réglement administratif: si l'administration n'y donne pas suite en proposant la demande à la sanction des Chambres, la faculté reste aux demandeurs de recourir aux législateurs, qui décideront après avoir entendu le ministre. — Grâce à cette disposition, ce sera l'administration qui statuera dans le cas général. La Chambre n'aura qu'une action exceptionnelle; mais ce recours était nécessaire pour empêcher les abus, ou plutôt les suspicions qui tendent à déconsidérer les agens de l'État.

Avant qu'il soit procédé aux enquêtes, et aux adjudications quelconques, les demandeurs et soumissionnaires devront avoir fourni, ou l'État lui-même aura présenté des projets complets et presque définitifs de tous les ouvrages à exécuter, et, en général, de l'économie de l'entreprise. — Toutefois la fixation du maximum ou du minimum des pentes, celle des rayons des courbes et des *plans* inclinés, la largeur de l'emprise du terrain et la direction des tracés à 50 ou 100 mètres à droite et à gauche du tracé définitif, restent variables et subordonneés aux considérations de convenance, d'économie et de nécessité.— Toutes les rectifications de détail seront faites d'accord avec l'administration.

Enquêtes.

Les enquêtes et les formalités préalables s'effectueront absolument comme je l'ai proposé pour les projets à exécuter au compte de l'Etat : seulement au lieu de laisser au ministre à décider le tracé définitif, et surtout à procéder à l'adjudication avec pleins pouvoirs de statuer et de choisir, la concession sera mise en adjudication, et le terme pour soumissionner étant écoulé, le ministre portera les soumissions à la Chambre qui choisira l'adjudicataire.

Tarifs et dividendes.

Les péages et tarifs de toutes les compagnies seront soumis à une révision périodique, plus ou moins régulière, à la demande soit de la compagnie, soit du département des travaux publics. — Si la compagnie se trouve lésée par la nouvelle fixation que lui imposerait le ministre, des commissaires arbitres en décideront ; et, à défaut de conciliation par les arbitres, les Chambres (1).

Un dividende *maximum uniforme* est préfixé pour toutes les concessions à venir : ce maximum est de 6 ou 8 p. 0/0.

Afin que les compagnies, arrivées à ce maximum, ne puissent pas, comme celle de Liverpool, éluder cette clause en ajoutant jusqu'au superflu à leur matériel et à l'entretien, non-seulement l'Etat aura des contrôleurs exprès, mais toutes les constructions et démolitions, en un mot toutes les dépenses non prévues et non stipulées au

(1) Voir pour les autres dispositions, page 262-284 de ce volume.

cahier des charges, ou non avouables aux yeux de la simple raison économique, devront être approuvées préalablement par le département des travaux publics, et la valeur devra en être réglée d'accord avec l'administration. La compagnie devra donc prouver, en bonne foi, l'utilité pour elle de ces additions : elle répugnera d'autant plus à des expédiens de ce genre, qu'elle sera plus honnorable. Dans tous les cas, cette intervention de l'État est indispensable ; car la faculté de rachat ramenant au compte de l'État ces établissemens superflus, il en aurait donc tout le préjudice. Or, par une disposition du cahier des charges, un prix total devra être fixé, nous le supposons, préalablement, ou immédiatement après l'exécution, à tous les travaux accomplis sur la ligne ; et c'est sur ce prix total que se basera le calcul du rachat. Il faut donc de toute manière, si la compagnie veut obtenir quelque chose de ces additions, à l'époque du rachat, qu'elle ait eu l'approbation du ministre et que les agens de l'Etat leur ait donné une valeur déterminée.

L'Etat pourra également, ou diminuer les tarifs jusqu'à l'annulation de l'excédant du dividende maximum, ou toucher lui-même la valeur de cet excédant : bien qu'on puisse à la rigueur le frauder sur les recettes, la chose est pourtant trop difficile et trop périlleuse, pour qu'il ne s'en rapporte pas tout-à-fait à la bonne foi de la compagnie, au-delà d'un certain contrôle.

Il n'y a rien d'injuste, ni de rigoureux à imposer cette condition du dividende maximum, lorsqu'en

retour je laisse la perspective d'une *indemnité ou récompense civique* presque certaine, à toutes les compagnies, qui, ayant agi avec droiture, économie et habileté, auraient abouti cependant à la ruine, ou à de grandes pertes, ou seulement au strict équilibre entre les dépenses et les recettes (1).

L'Etat doit se proposer dans ses rapports avec l'industrie d'assurer *à tout prix* un *honnête bénéfice* à ceux qui l'aident dans l'œuvre publique; mais *rien au-delà*. Il doit donc empêcher par tous les moyens possibles, les bénéfices exorbitans tout comme les ruines et les désastres. Ce n'est pas une loterie où chacun puisse venir subitement engloutir sa fortune ou puiser l'or à pleines mains. C'est un service où il faut la certitude de trouver assez et de n'avoir pas trop. Sans cela il y aurait découragement, ou agiotage effréné. Que si les partisans des concessions veulent davantage, l'Etat est toujours maître, dans la voie de justice, en disant : *je les ferai moi-même*. Je sais bien que l'industrie des compagnies concessionnaires ne s'arrangera pas de cette intervention de l'Etat, de sa prétention à réglementer leurs tarifs; à poser une limite aux dividendes. Mais, je n'ai pas voulu prouver que cela fût *commode* pour les compagnies; j'ai voulu seulement prouver que cela est *nécessaire*, si l'on veut l'équité et l'intérêt général. La conclusion est donc qu'il faut renoncer à ce mode des concessions, ou laisser les coudées franches aux compagnies; ou les assujétir tellement qu'elles soient impuissantes pour le mal.

(1) Voir ci après, pages 560-564.

Toutefois, je ne puis négliger ici un rapprochement : l'administration publique règle, impose ses tarifs à l'industrie des fiacres et cabriolets dans toutes les grandes villes; elle régle également les bénéfices des boulangers, etc.; or, du petit au grand, le même principe qui dirige ici l'autorité, a la même force pour les entreprises de chemins de fer.

Les récompenses nationales, après l'œuvre, sont parfaitement propres à faire que l'on obtienne toujours assez : et l'exécution sans concession, ou même la concession avec limitation du dividende et la réglementation du tarif par l'Etat, non moins propres à empêcher qu'on ait jamais trop.

Mais la concession à l'anglaise, ou telle qu'on la veut jusqu'ici parmi les partisans de ce mode en France, ne serait que l'organisation d'une *loterie* nationale, où l'Etat serait toujours le perdant.

D'après cette manière d'entendre l'intervention de l'industrie privée, il ne saurait donc être même question de la prétention inouie de considérer une concession comme donnant nécessairement droit de propriété absolue à l'égal d'une propriété ordinaire; et dans notre langue, la *perpétuité des concessions* est une monstruosité économique et politique.

Rachat.

L'opération du rachat est affaire délicate. — D'une part, les dividendes des compagnies seront difficilement bornés, si les Chambres n'impo-

sent pas brusquement un frein rigoureux à la cupidité débordée des puissans amateurs des concessions. D'autre part, si l'on base le rachat sur un revenu illimité, l'État est exposé à d'énormes sacrifices, ou bien il faudrait stipuler au cahier des charges que l'on basera le rachat sur le revenu des 5 ou 10 dernières années, *pourvu* que ce revenu ne dépasse pas 8 ou 10 p. 0/0 en moyenne; s'il dépassait cette moyenne, on calculerait comme s'il l'atteignait ni plus ni moins ; et s'il ne l'atteignait pas, on prendrait la moyenne réelle qui résulterait de ces 5 ou 10 années.

Il resterait cependant encore la combinaison formulée en Belgique (1). Une prime de 25 p. 0/0 en sus du capital préalablement estimé de l'ensemble des travaux, est garantie au concessionnaire. Le *tant* p. 0/0 est naturellement variable : et du moins, par ce moyen, le pays sait à quoi il s'engage et ce qui l'attend.

De toute façon, la base première de tout rachat ne peut être que l'estimation préalable (faite à l'amiable, ou à dire d'experts, ou avant même le commencement des travaux, ou immédiatement après leur réception) du prix total de l'entreprise. A cet égard, les conditions du cahier belge que j'ai analysées, sont bonnes à suivre ou à imiter.

Le rachat devrait pouvoir s'effectuer en tout tems ; commencer aussi bien aprés deux ans d'exploitation qu'après dix ou quinze. —Sans cela l'État se prive de la faculté si importante de pro-

(1) Voir page 115-116 de ce volume.

fiter des nouvelles lumières qui viendront indubitablement lui indiquer la vraie direction que réclament les intérêts de la civilisation dans cet ordre tout nouveau, où l'industrie générale entre à peine et s'avance à tâton : — Sauf à l'Etat à faire deux ou trois hypothèses de rachat, avec des conditions de moins en moins lourdes pour lui, selon qu'il tarderait plus d'années à consommer le rachat.

Libre parcours. — Mode d'exploitation.

On peut faire, sur le mode d'exploitation et de parcours des lignes dont l'exécution et l'entretien seraient concédés à des compagnies, 3 ou 4 hypothèses qui ont plus ou moins de chances dans l'avenir.

1° Ou les compagnies concessionnaires qui exécutent et qui entretiennent, *exploiteront à l'exclusion de tous autres* sur leur ligne, comme cela se fait jusqu'ici : le libre parcours n'existant que de compagnie à compagnie, mais nullement pour les particuliers.

2° Ou les concessionnaires n'auront que l'exécution et l'entretien : et l'exploitation sera donnée, moyennant péage fixe ou variable en faveur de la compagnie, — Ou uniquement à de grandes messageries en concurrence, sous la surveillance et la dépendance de l'autorité publique ; — ou à tout le monde, aux particuliers comme aux roulages publics à vapeur ;

3° Ou les compagnies concessionnaires auraient l'exploitation simultanément avec des sociétés admises en concurrence avec elles sur leurs propres lignes, moyennant péage ou indemnité, comme en Prusse.

4° Ou les concessionnaires n'ayant toujours que l'exécution et l'entretien, l'État *seul* aurait l'exécution générale et unitaire de tous les chemins de fer en France.

On ne peut pas s'arrêter à l'hypothèse que chaque compagnie reste isolée; et qu'elle interdise aux autres le libre parcours *sur ses terres*. Ce ne peut être l'intérêt du commerce ni de la civilisation; mais ce pourrait être parfois celui de telle ou telle compagnie; du moins, l'on comprend que certaines lignes veuillent exploiter les circonstances de position ou de nécessité au préjudice des lignes voisines et de la rapidité des voyages. Dans tous les cas, le pays ne saurait s'en reposer, pour la coordination et l'harmonie de ces choses, sur l'intérêt *bien ou mal entendu* de chaque compagnie. En les laissant traiter de gré à gré, on s'exposerait à n'avoir pour résultante générale qu'une complication et une anarchie de réglemens et de conditions de passage de ligne à ligne, qui rappelleraient la barbarie économique des communications et des barrières du temps de la féodalité.

Il importe donc, pour commencer, de statuer qu'en principe et pour l'avenir le droit de libre parcours est acquis à toutes les compagnies sur leurs lignes respectives, voisines ou non; et que toutes les obligations, dispositions techniques, re-

lations d'intérêt, etc., que commanderont la nécessité et la possibilité de ce parcours mutuel, seront définies et prescrites par un *réglement général*, susceptible de révision et d'améliorations à mesure que se manifesteront les occasions. — En conséquence, toutes les compagnies devront souscrire d'avance aux sujétions et servitudes réciproques qui découleront pour elles de cette nécessité d'harmonisation, sauf indemnité si le législateur en décidait ainsi.

Si l'on entre plus avant dans ces possibilités de relations, il y en a plusieurs qu'on peut dès à présent aborder.

1° Ou les compagnies passeront sur leurs lignes mutuellement avec leur matériel complet, waggons et locomotives : Dans ce cas, obligation impérieuse de la part de chacune, d'être toujours assez pourvue de coke et d'eau pour en approvisionner tous les convois de passage, aux diverses stations; — obligation de ménager partout où il sera nécessaire des gares *supplémentaires* d'évitement et de stationnement, des hangars et des magasins, en prévision du passage ou du séjour forcé du matériel des compagnies étrangères; on conçoit en effet que souvent il pourra arriver que les convois stationnent jusqu'à complet chargement ou déchargement. — Obligation pour chacune de régler les heures du parcours de son matériel; — le tout de manière à ne pas rendre impossible ou dispendieux pour les voyageurs et les marchandises, le passage des convois étrangers, par motifs de rivalité ou de monopole.

2° Ou le train seul aura droit de passage, et les locomotives seront livrées par la compagnie propriétaire de la ligne à parcourir. C'est la combinaison qu'avait proposée la compagnie qui sollicitait la *ligne du Nord*. Mais c'était une inspiration de l'égoïsme. Une compagnie ne peut pas s'en rapporter à sa voisine pour l'exactitude dans la livraison des locomotives et dans la vitesse du trajet : il est vrai que le temps du parcours pourrait être fixé et obligatoire ; mais à quoi bon, si ce n'est à faire payer au profit de celle-ci l'usage d'une locomotive dont l'autre compagnie peut fort bien se passer; car nous supposons qu'elle aille au delà d'une première ligne; qu'elle doive en parcourir 3 ou 4, etc. — Une locomotive peut faire 30, 40 et 60 lieues par jour : donc deux locomotives tour à tour en activité, dont l'une soit remorquée par l'autre avec tout le convoi, pendant qu'elle se repose, suffiraient largement à entreprendre le plus long voyage : — afin de ne jamais avoir de retard, la locomotive de rechange serait allumée et préparée d'avance pour fonctionner juste à temps.

Les péages et les frais d'entretien de la superstructure du chemin étant autant que possible soigneusement distingués des frais de transport proprement dits, tous les rapports d'intérêts de ce genre, occasionnés par le passage réciproque du matériel d'exploitation des compagnies, seraient facilités par de mutuels abonnemens; chaque convoi, à son entrée sur le domaine étranger, déclarerait par une feuille d'avis le nombre des voyageurs, la nature et la quantité de chaque mar-

chandise; ou plutôt les compagnies entre elles n'auraient pas égard à la nature des marchandises, ne considéreraient que le nombre des waggons chargés de marchandises plus ou moins, pourvu que le poids maximum convenu ne fut jamais dépassé; et, quant aux voitures de voyageurs, pourvu qu'elles payassent en raison du nombre de places qu'elles contiendraient : que ces places fussent toutes ou en partie occupées. Les pertes qui résulteraient de cet à-peu-près, seraient suffisamment compensées par la réciprocité : c'est, en tout cas, le seul moyen expéditif : il suffit d'un coup d'œil pour s'assurer qu'il y a tant de voitures de telle classe, tant de waggons de marchandises; et, au besoin, un *pont à bascule* établi à l'entrée de la station d'arrivée permettrait de s'assurer s'il y a surcharge. D'ailleurs les combinaisons de détail ne manqueront pas : les circonstances et la nécessité les suggéreront successivement aux compagnies. Alors chaque ligne tenant sa double comptabilité à part, on confronterait les résultats chaque mois, chaque trimestre ou davantage; et il n'y aurait plus qu'une balance réciproque à établir. On défalquerait, en faveur des convois de passage, autant de fois l'unité des frais de transport proprement dits, qu'il y aurait eu de voitures ou de waggons dans le total des convois; *plus* une fraction quelconque de la part du péage, qui pourrait être acquise par le fait d'un abonnement régulier ou par le seul fait d'une convention entre les deux parties; car, en tout ce débat, l'administration ne devrait peut-être pas intervenir d'office :

elle attendrait la réquisition des parties intéressées; si elles s'arrangeaient à l'amiable, tant mieux vaudrait : il est pourtant à craindre qu'elles ne s'entendent au préjudice du public, ou que du moins elles ne le fassent pas jouir d'une partie des immunités ou des rabais qu'elles s'accorderaient. Il y aurait à voir si cette participation ne serait pas légitime, à supposer qu'on pût constater l'existence des avantages que les compagnies s'assureraient. Toutefois, l'autorité doit exiger absolument que le public ne paye jamais *plus* que *la somme des deux tarifs* dans son transport sur deux lignes avec le même convoi. Elle doit exiger également que le pacte, une fois consenti, soit durable, ou que jamais les contestations et modifications de ce genre n'arrêtent la libre et parfaite circulation *interlinéaire*.

Il me semble ensuite qu'il y a nécessité d'introduire au cahier des charges de toute concession les dispositions suivantes :

Toutes les lignes concédées seront construites et perpétuellement entretenues sur les mêmes proportions que les chemins de l'Etat, si l'Etat en exécute plus ou moins ; ou sur des proportions uniformes pour toutes les lignes concédées, d'après un système prédéterminé par les pouvoirs représentatifs ou par le ministre des travaux publics, dans le cas où l'Etat n'exécuterait aucune ligne : — Le tout, de manière à comporter strictement l'emploi d'un matériel identique sur l'ensemble des lignes, comme si elles ne composaient qu'un seul et unique chemin. Ce qui implique que l'Etat

puisse toujours ordonner ou autoriser la traverse d'un chemin de fer concédé, par des voies de communications quelconques; et surtout faire aboutir, raccorder et souder les rails d'une ligne ou d'un embranchement aux rails d'une autre ligne, sans que celle-ci puisse s'y opposer; ou réclamer, pour ce fait, aucune indemnité.

Ce n'est pas tout : afin que le parcours général soit toujours possible à travers la France, et en tout sens, il faut que les perfectionnemens successifs à intervenir indubitablement et indéfiniment dans le mécanisme des locomotives et des rails, etc., soient *simultanément réalisés par les diverses compagnies.* Or, pour assurer cette simultanéité, il faut que l'administration publique, que chaque compagnie, et même chaque citoyen, soient autorisés à solliciter, en tout tems, du pouvoir législatif, la déclaration qu'il y a utilité publique à l'adoption et à l'application simultanée, instantanée, générale, d'un perfectionnement quelconque déterminé; et que c'est une obligation pour chaque compagnie de se conformer à cette déclaration, en procédant dans tel espace de tems (d'abord sur une voie) de manière à entraver le moins possible le parcours universel. — Si quelque compagnie s'y refuse, la transformation sera opérée *d'office* à ses frais. — Que si une compagnie argue de son impuissance, en prouvant qu'elle est en perte, peut-être alors les autres compagnies devraient-elles avancer solidairement les fonds nécessaires, sauf à rentrer dans leurs déboursés à mesure que les recettes ultérieures offriraient des excédans sur

la recette constatée de l'ancien état de choses.

L'Etat aura la faculté d'établir un service de poste générale pour la France, à l'aide des chemins de fer d'Etat (s'il y en a) *combinés* avec ceux des concessions; ou uniquement au moyen de ceux-ci s'il n'y a point de chemins d'Etat. Il pourra de même, quand il le requerra (qu'il ait ou non un service spécial de chemins de fer) exiger que les compagnies mettent à sa disposition pour le service de la poste et des dépêches extraordinaires, une ou plusieurs voitures dans chacun des convois, ordinaires réguliers et irréguliers, des lignes concédées.—Enfin il pourra requérir, par extraordinaire, la disposition instantanée d'une ou plusieurs locomotives avec les voitures nécessaires pour le service. —La somme à payer aux compagnies sera fixée de commun accord, sans pouvoir excéder telle fraction (1) du port des lettres sujettes à la taxe, ni le montant du prix des places, en supposant la voiture prise tout entière par la poste.

Les concessionnaires de toute ligne, chaque fois qu'ils en seront requis, mettront également au service et à la disposition de l'État, tout ou partie de leur matériel d'exploitation pour le transport des troupes et du matériel militaire non seulement jusqu'à la limite extrême de leur ligne, mais au delà et jusqu'à destination des transports, quel que soit le nombre des chemins intermé-

(1) En Belgique, cette fraction était fixée à un 20me dans le cahier qui avait été rédigé pour la concession du chemin de fer d'entre Sambre-et-Meuse.

diaires, étrangers, à parcourir ; sauf de la part de l'État, à faire mettre à la disposition de la compagnie ainsi privée de tout ou partie de son matériel, une partie proportionnelle du matériel des autres lignes sur lesquelles le convoi ne ferait que passer sans transborder les voyageurs et leurs bagages.

Bien entendu, l'État payerait ce transport aux divers prix déterminés dans le tarif de chaque ligne : péage et frais de *traction et de transport* à celles qui auraient fourni le matériel ; et péage et frais de traction proprement dits seulement, à celles qui ne fourniraient que le passage.

Il sera permis à tout particulier d'établir le long de toute ligne concédée, sur le point qu'il voudra, des magasins ou *docks terrestres*, d'où le chargement et le déchargement des marchandises pourront s'opérer facilement du sein des waggons, à l'aide de grues ou d'autres mécaniques, qui élèverait aux divers étages des docks les colis du sein même des waggons, etc. — Le terrain qui sera nécessaire pour amener les waggons en dehors de la voie principale et rendre ainsi le chargement et le déchargement compatibles avec la libre circulation des autres convois, sera préparé et revêtu de rails en conséquence, aux frais de l'exploitant des magasins ; mais l'emplacement lui sera fourni par l'État, moyennant qu'il paie le prix du terrain dont celui-ci lui assurera l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Nulle compagnie ne pourra non plus s'opposer à l'établissement de petites portions de chemins de fer desservant des usines ou des industries par-

ticulières, dont les rails viendraient se souder aux siens, afin d'abréger le transport des charges que ces industries destineraient à ses convois, d'en diminuer le prix, etc.

Des demandes pour expropriation seraient également admises en vue de faciliter ces petits canaux obligés des grands établissemens industriels, parsémés sur les bords de toutes lignes concédées.

2. Il se présente maintenant la question de savoir si l'on doit absolument accorder le monopole de l'exploitation aux compagnies concessionnaires ; et si même elles ne devraient pas se borner à l'exécution et à l'entretien de leur ligne, moyennant un péage qui comprendrait les frais d'entretien.

Ce qui explique l'espèce d'indivisibilité qu'on a coutume d'établir entre l'exécution et l'exploitation des chemins de fer par un même intérêt, c'est le rapport d'affinité qui existe réellement entre les rails et les roues des locomotives, d'après la nature des choses. Mais bien certainement on peut séparer tout à fait la route, sa superstructure, les magasins, les bâtimens de station, etc., le personnel qu'exigent leur exécution et leur entretien, du matériel, du personnel et des intérêts de l'exploitation ; tout comme on distingue et l'on sépare les routes pavées et leur entretien, des charriots, et de tout le personnel qui en dirige la circulation. —Que dirions-nous aujourd'hui, si Louis XIV avait octroyé à Riquet non-seulement l'exécution du canal du Midi, moyennant un droit de péage sur

les bateaux libres des particuliers qui y seraient passés, mais aussi *l'exploitation exclusive du canal avec son propre matériel fluvial*, avec ses propres et uniques bateaux; et si lui, Riquet, avait ainsi imposé des servitudes à la navigation libre, aux bateaux remontant ou descendant les fleuves de toute la France? nous dirions malédiction à un pareil régime, nous y verrions un monopole, un privilége insoutenable; une atteinte à la liberté, funeste au développement de l'industrie générale. — Eh bien! l'anathème que nous lancerions aujourd'hui contre une pareille navigation, un jour le commerce, l'agriculture et l'industrie le proféreraient contre le régime des chemins de fer; contre les législateurs et les concessionnaires, si l'on entrait davantage dans la voie que signalent les partisans du *laissez faire* des compagnies.

Certes, si jamais l'État ne devait se substituer aux compagnies (comme il doit arriver à l'expiration du terme de chaque concession) mieux vaudrait sans doute, dès l'instant, préférer le libre parcours pour tout le monde, sous l'influence d'un réglement sévère; afin de jouir des avantages d'une concurrence facile. Mais nous avons assez vu combien cette multiplicité de directions, d'intérêts isolés; combien ce monstrueux morcellement introduit dans le mécanisme si providentiellement *compréhensif* et *concentrant* des *vastes* convois et de la *grande* administration de lignes *immenses*, feraient manquer la plus belle occasion qui ait jamais été offerte aux sociétés de simplifier les rouages de leur activité

matérielle, de diminuer le gaspillage insensé de tems, de forces et de richesses, qui résulte de l'emploi de *petits* véhicules de transport, et de leur exploitation solitaire.

Et encore comment empêcher les exactions et le monopole des compagnies concessionnaires *simplement exécutantes* et *entretenantes*, si l'autorité publique n'intervenait point, ne réglait et ne révisait pas *à volonté* leurs péages, et le tarif de leurs frais d'entretien?

Toutefois, si cette liberté de parcours, universelle, était admise en principe, il ne serait peut-être pas impossible d'imaginer un ensemble de moyens propres à concilier ce libre usage, d'abord avec les intérêts des concessionnaires de l'exécution, et ensuite avec la sécurité et les exigences matérielles des convois en général. Mais je ne m'arrêterai pas à épuiser une hypothèse qui n'a sans doute de chances que par comparaison à un état pire qui, j'espère, ne se vérifiera point.

3°. — L'hypothèse prévue et adoptée par la législation prussienne, de compagnies exploitant en concurrence avec la compagnie concessionnaire de la ligne, est inadmissible en France. — Outre que cette combinaison présente les inconvéniens de double emploi et de complication superflue inhérents à l'hypothèse précédente, elle ne serait encore praticable qu'à la condition d'une comptabilité dispendieuse et d'un assujétissement tyrannique pour la compagnie concessionnaire, ou de risques de ruine les plus inévitables pour les autres sociétés concurrentes. — Les unes et les au-

tres seraient livrées à l'arbitraire continuel du gouvernement. Pour se convaincre de la répugnance que cette combinaison trouverait dans nos mœurs, il suffit de lire la Loi générale sur les chemins de fer en Prusse, Note 9 à la fin de ce volume : on y verra ce qu'il a fallu entasser de conditions vagues ou de calculs minutieux pour concilier en apparence les intérêts des concurrens.

4°. — Reste donc la quatrième hypothèse, celle de *l'État exploitant exclusivement*. Il semble que cette *alliance* des concessionnaires et de l'État, pourait, non pas avoir les résultats les plus heureux qu'on puisse se promettre dans l'œuvre des chemins de fer, mais diminuer sensiblement ce qu'il y a d'anti-social, de tendance nécessaire au gaspillage et à la complication superflue, dans le mode pur des concessions.—L'exécution par l'Etat, tandis que l'exploitation serait affermée, ou livrée à tout le monde, est évidemment un mode imparfait, en ce qu'il nous replonge dans le morcellement de direction et l'opposition d'intérêt; et qu'il remet aux mains de l'égoïsme la disposition arbitraire d'un instrument social; mais il n'en est pas de même de l'exécution et de l'entretien par les concessions, *l'État exploitant*; car ce mode nous fait échapper d'autant à la complication et à l'anarchie.—Que veut-on principalement obtenir par les concessions temporaires rachetables? Du temps, des emprunts, l'affectation des capitaux particuliers, disponibles, à des travaux utiles à tous et que l'Etat se propose de donner gratuitement à tous plus tard, ou de ramener sous sa suprême et unique direction quand

il sera plus riche. Mais ce n'est point, comme le voudraient les amateurs de concessions, pour rendre des chances à une féodalité de nouvelle espèce, ce n'est point pour permettre aux capitalistes d'associer leurs fonds ; afin de les faire valoir par une immorale et exorbitante usure, et de constituer des associations bâtardes qui n'ont d'autre résultat qu'une *ligue* ou *coalition* contre l'intérêt général, et son exploitation à *perpétuité* comme en Angleterre.

On conçoit, cependant, que si l'Etat n'a point assez de capitaux et de temps pour l'exécution complette de toutes les lignes à venir, à ses frais immédiats, par ses soins et sous sa direction, il en ait assez néanmoins pour diriger unitairement l'exploitation générale, organiser un vaste matériel de transport; et offrir au commerce et à la civilisation tous les avantages de l'uniformité, du caractère public et social inhérent à toute institution gouvernementale. Dans notre pensée, les concessionnaires de chemins de fer seraient donc ici, plus ou moins, dans les mêmes termes et aux mêmes conditions que les concessionnaires de canaux, qui exécutent, entretiennent, perçoivent un péage, mais *n'exploitent point.*

Il y aurait à choisir entre deux propositions :

1° Ou le capital à engager à forfait dans l'exécution étant fixé préalablement par une estimation scrupuleuse, fondée sur des projets et détails estimatifs bien étudiés, l'État assurerait un intérêt de 4 à 5 p. 0/0 à ce capital y compris l'amortissement, plus un dividende fixe qui varierait

pour toutes les lignes ; puisque le rabais de l'adjudication publique porterait précisément et sur le taux de ce dividende et sur la durée de la concession ; mais toujours il y aurait à ce dividende un maximum que l'État ne dépasserait point et qui serait entre 4 et 8 p. 0/0. Le capital étant invariable, une fois fixé, l'adjudicataire aurait devant soi, dans l'exécution, les chances d'un forfait : celles d'épargner une forte fraction de ce capital par une exécution habile et économique, ou de suppléer le déficit. Il serait dans le cas où sont tous les entrepreneurs *à forfait* qui, aujourd'hui, se font les *exécutans des lignes en fer* que l'Etat a concédées; et, par exemple, dans celui de M. Kœcklin, qui exécute *à forfait, moyennant* 40 *millions*, le chemin de fer concédé à la compagnie de Strasbourg à Bâle. Seulement ici l'adjudicataire reste en même temps concessionnaire de la ligne qu'il a exécutée, en ce sens qu'il continue d'entretenir la ligne et de percevoir son péage fixe ou son dividende, tandis que l'Etat exploite. Une somme invariable pourrait être fixée au cahier des charges pour l'entretien ; ou plutôt cet entretien, la compagnie concessionnaire l'effectuerait sur bordereaux de prix, avec la condition que, à l'avenir, on aurait égard de part et d'autre aux variations énormes de prix des matériaux et élémens principaux de l'entretien.

2° Ou tout se passerait pour l'adjudication et les conditions générales, comme s'il était question d'une concession ordinaire, c'est-à-dire avec exploitation : il faut même davantage : la compagnie

aurait la libre disposition de ses tarifs, que l'État, devenu *exploitateur*, devrait subir, mais avec la condition de rachat! Et alors il arriverait ceci : l'État étant lui-même le payeur du péage, et connaissant par ses bordereaux de prix, le coût exact de l'entretien (outre qu'il saurait le taux exact du capital engagé), saurait toujours, à un millième près, ce que la compagnie gagne, quel est son dividende; et, par conséquent, ce serait à lui de l'arrêter dans son trop brillant essor en opérant le rachat. Mais il serait infiniment plus juste et plus prudent de fixer un maximum absolu aux dividendes : cette fois, comme je viens de le dire, il serait impossible d'éluder (longtems du moins) cette clause, et la compagnie devrait baisser graduellement son tarif pour maintenir le niveau, si mieux n'aimait l'État s'approprier l'excédant des recettes (1).

Quel que soit le mode préféré, toujours est-il que cette exploitation par l'État aurait sur celle des compagnies une supériorité inappréciable.— Par le premier moyen ci-dessus, l'État resterait maître des péages et tarifs; — Par le second, la compagnie gouverne les péages, mais jusqu'à la limite seulement de son dividende maximum;

(1) L'Etat pourrait encore exécuter à ses frais toute la portion des travaux qui se rapporte plus immédiatement à l'exploitation, tels que la pose, l'achat et l'entretien des rails ; laissant à la concession les terrassemens, les grands travaux d'art, l'établissement des magasins, des bâtimens, l'achat des terrains, etc. Enfin il s'approprierait les dépenses ou s'en déchargerait sur l'industrie privée, dans la mesure de ses ressources ou de ses convenances politiques.

et si elle ne l'atteint pas, elle en court toutes les chances : s'il n'y a pas de maximum imposé, elle n'a, il est vrai, devant elle que la clause du rachat, laquelle n'est pas une issue bien économique pour l'État ; aussi, la clause du dividende maximum me paraît-elle indispensable absolument. Mais du moins, il resterait toujours à l'État cet avantage notable sur la concession avec exploitation et sans limitation de dividende, qu'il pourrait, par sa direction personnelle, donner aux transports généraux du pays toutes les garanties attachées à une seule et unique administration de roulage national, et à une administration d'État, fonctionnant dans le sens des exigences sociales, et pouvant toujours être redressées ou amendées par la haute surveillance et la toute puissance de pouvoirs chaque jour plus fidèlement représentatifs.

Ajoutons qu'avec les sociétés concessionnaires exploitantes, l'État est loin d'être dispensé d'entretenir un personnel uniquement consacré à la surveillance de leurs exploitations : c'est donc encore un double emploi d'hommes et d'argent, qui n'existerait plus si les agens de l'État dirigeaient eux-mêmes l'exploitation : leur seul présence en cette qualité vaudrait la meilleure surveillance.

Si l'État exploitait, la nécessité dont j'ai parlé, d'obliger les compagnies à perfectionner simultanément leur mécanisme à mesure des inventions, présenterait bien moins de difficultés dans la pratique. L'État serait à même d'apprécier celles des compagnies qui mériteraient sa participation aux dépenses de transformation ou d'amélioration ;

car il saurait leurs dividendes, leurs déficits, etc.

Mais la principale conséquence de cette exploitation par l'État, c'est la possibilité de fragmenter les concessions d'exécution et d'entretien, par 5, 10, 15 ou 20 lieues, et par 5, 10, 15 ou 20 millions. Tout à l'heure, en concédant jusqu'ici tout à la fois l'exécution et l'exploitation, l'on ne pouvait pas songer à cette subdivision des lignes : il fallait au contraire, s'efforcer de les concentrer entre le plus petit nombre possible de compagnies; parce qu'autrement c'était multiplier d'autant pour la circulation nationale, les nombreux inconvéniens inséparables de la diversité et de l'isolement des intérêts : c'était compliquer le problême à plaisir. —Cependant, les compagnies n'attendant leurs capitaux que des petits capitalistes des départemens, il importait, comme il importera toujours, de localiser les placemens en divisant et subdivisant les concessions. S'il est un moyen sûr de naturaliser l'esprit d'association et d'intéresser les riverains des lignes en fer à mettre leurs capitaux *à demeure*, et dans leur propre chose pour ainsi dire, c'est donc celui-ci. Étant à même d'en surveiller la destination, ils seraient de plus facile composition : du moins éviterait-on les dangers, l'impolitique mesure de favoriser l'existence de grandes compagnies financières, qui se dressent comme des puissances formidables devant les pouvoirs publics; et bien certainement on obtiendrait de meilleures conditions de l'industrie moyenne que de sociétés qui ont à leur tête l'élite de la haute ban-

que et de la haute spéculation, et qui en définitive *font faire*, au *lieu de faire elles-mêmes.*

Autant que possible, on égaliserait donc les lots à concéder, en mettant, dans chacun, une partie bonne et une partie mauvaise : sans cela, les bonnes fractions seraient seules recherchées ; à moins que l'on ne s'arrêtât à l'excellente combinaison d'un dividende fixe, certain mais modéré, garanti par l'État quels que fussent les produits de son exploitation. Toutefois, au besoin, rien n'empêcherait que l'État ne se chargeât de l'exécution de celles qui n'auraient pas trouvé de concessionnaire : on fragmenterait donc autant que possible chaque grande ligne et ses embranchemens, en autant de concessions différentes qu'il y aurait de portions de cette ligne comprises entre deux points assez importans, entre deux foyers extrêmes de commerce ou d'industrie, entre deux villes assez populeuses, etc. ; et quand cela ne se pourrait pas sans concessionner une trop grande distance à une même compagnie, on en ferait deux lots.

Cette subdivision des concessions faciliterait admirablement une moindre inégalité de richesses, et le rachat successif des lignes concédées ; car alors on pourrait procéder au rachat par petits lots : ce ne serait pas 30, 60, 80 millions tout d'une fois : 5 ou 10 millions suffiraient et rien ne serait changé dans le service d'exploitation des lignes rachetées ; rien, si ce n'est la substitution de l'État à la compagnie, comme propriétaire.

L'État, ayant en main l'exploitation, sera toujours apte à régler parfaitement les tarifs du trans-

port. Lui seul cette fois connaîtra les besoins, verra poindre les mouvemens ascendans ou descendans de la circulation sur tous les points des chemins de fer du pays entier. Il pourra donc garantir aux compagnies concessionnaires exécutantes, les suites d'une diminution du tarif des péages: la compagnie ne pourra donc pas se refuser à ses demandes de ce genre; d'ailleurs on aurait soin d'écrire cette clause au cahier des charges de la concession: sauf à l'État à payer à la compagnie la différence qui viendrait à se faire entre la recette ancienne et la recette nouvelle sous l'influence du tarif diminué.—Avec l'exploitation par l'État, les compagnies exécutant moyennant péage, avec dividende maximum, pourraient donc parfaitement tendre sans cesse vers le plus grand produit possible, tout comme si elles avaient elles-mêmes l'exploitation. Si l'État désire une baisse, il l'obtient en garantissant les suites à la compagnie; et ces suites, il peut les calculer et les prévoir presque mathématiquement, car il suit pas à pas les progrès de la circulation. Il sait de combien les marchandises et les voyageurs affluent; et il connaît les causes de cette affluence, si elles sont durables ou passagères, etc. Dès que la compagnie gravite vers son maximum, c'est ce qu'il lui faut: elle ne cherche pas autre chose.

L'Etat exploitant, il en résulte encore un avantage à mes yeux fort important: c'est qu'il peut fixer aux places du peuple tel chiffre qu'il convient à sa justice distributive : les prix du transport le regardent seul. Soit qu'il veuille faire supporter

par les classes moyennes et par les riches le déficit qui résulterait de l'avantage accordé aux classes pauvres, soit qu'il réalise ici une contribution publique en faveur des masses, toujours est-il que les compagnies exécutantes n'ont rien à y voir, dès qu'il paie le péage et les frais d'entretien convenus pour le total de ses voitures en activité, ou par tête de voyageur.

Enfin l'Etat exploitant, est à même d'organiser un nombreux personnel d'employés et d'ouvriers prolétaires, au plus grand profit de l'ordre et de la liberté; et de donner bien-être et sécurité aux hommes laborieux, par la création de caisses de retraite, de secours et autres institutions, dans l'esprit que nous avons fait connaître à la Seconde Partie. (1)

(1) Voir pages 345-354 de ce volume.

III.

Participation de l'État, ou alliance avec les Compagnies.

J'arrive aux moyens de faire participer l'État à l'œuvre des chemins de fer entreprise par les compagnies concessionnaires : la garantie d'un minimum d'intérêt et le prêt sont les combinaisons qui, en ce moment, semblent avoir le plus de chances de conquérir le vôte de la majorité. Dans ce cas, la première garantie que l'État doive réclamer à son tour, c'est qu'il aura un corps de *commissaires-contrôleurs* auprès de toute compagnie qui aurait sollicité ou obtenu cette faveur. Ces commissaires ne feront que surveiller; mais ils auront droit de connaître toutes les écritures et la comptabilité. Sur leur rapport, avec la preuve de certains faits, l'administration ou une commission spéciale permanente aura droit de demander une enquête, ou de s'en remettre à des arbitres experts, tels que les présidents des cours royales, des tribunaux de commerce, etc. Ces arbitres ou cette commission décideront si, pour les faits attestés, il n'y a pas lieu

de retirer à la compagnie la faveur qui lui était accordée, comme ayant démérité. Les commissaires-contrôleurs seraient chargés de donner ou de refuser leur approbation à certaines dépenses d'entretien, ou à toute construction qui n'aurait point été prévue et autorisée par le cahier des charges.

L'État, en tout cela, dit aux compagnies : je vous accorde un intérêt afin que vous ne soyez pas en perte : ce qui signifie d'après la loi de réciprocité : vous m'accorderez les précautions et le contrôle nécessaires pour que vous ne puissiez pas abuser de ma sollicitude, en dépensant en traitemens, en achats inutiles ou exagérés, l'équivalent de la garantie, ou de la prime que je vous alloue.

Peut-être serait-il préférable de n'accorder cette garantie ou plutôt de ne la confirmer, qu'après vérification, par une commission spéciale, de la conduite économique de l'exécution entière. Alors la direction serait libre de tous ses mouvemens, et ce ne serait qu'à la réception qu'on statuerait définitivement sur ce droit à la garantie.

Tout cela n'est pas de nature à allécher vivement les actionnaires au début ; mais c'est précisément pour cette raison que je crois bonnes ces dispositions : Il faut que les actionnaires ne s'engagent pas à la légère ; qu'ils ne s'appuient que sur la bonté, sur la valeur intrinsèque de l'entreprise soit pour leur localité, soit pour le pays en général ; et qu'ils n'accordent rien, ou que peu de chose, dans leur intervention, à cette chance de garantie d'intérêt : il faut donc que la garantie reste incer-

taine jusqu'à suffisante preuve de loyauté de la part des meneurs de la compagnie.

Je crois encore utile et juste de stipuler au cahier des charges, qu'en retour de la subvention accordée, de l'intérêt (et même du prêt) garanti par l'État ou par les Départemens aux compagnies, si les dividendes viennent un jour à dépasser un chiffre de *tant* pour 0/0, tout ou partie de l'excédant reviendra de droit au trésor de l'État ou au département, durant un tems double, triple ou quadruple, de celui pendant lequel ils auront servi l'intérêt; ou pour un tems proportionné à tel chiffre donné de subvention effectuée.—et de plus, la participation de l'État entraînerait pour lui le droit de régler le *tableau minimum et maximum du prix des journées des ouvriers* de diverses spécialités, attachés aux compagnies.

Il me semble aussi qu'il faudrait accorder la garantie ou le prêt à toutes les compagnies qui le solliciteraient, dès qu'on l'accorde à une seule; ou bien l'on ne doit pas accepter comme concessionnaires les compagnies qu'on ne jugerait pas dignes de cette garantie ou de ce prêt; ou ce qui revient au même, on ne doit pas mettre en concession, des lignes qu'on ne jugerait pas devoir être assez productives un jour pour rapporter au moins 3 pour 0/0 d'intérêt après défalcation des dépenses d'exploitation.

Ce qui me paraît surtout blâmable, c'est moins le paiement définitif d'un minimum d'intérêt ou d'une subvention par l'Etat, que la garantie *préalable*, ou la subvention *préalable*. Il devrait suffire

aux compagnies honnêtes de la certitude *préalable* qu'elles seront tôt ou tard indemnisées de leurs sacrifices, si elles agissent loyalement, avec habileté et économie dans le cours de l'exécution.

Il y aurait d'ailleurs un moyen de compenser le refus d'un intérêt, d'une subvention *préalables,* et même d'un prêt; ou de récompenser ceux qui n'y auraient pas eu recours, et qui seraient lésés malgré leur gestion irréprochable. Il suffirait de déclarer qu'une compagnie sera toujours admise à solliciter auprès des Chambres, durant sa concession, *une indemnité ou récompense nationale,* pour sa gestion économique, son exécution rapide, et ses sacrifices réels à raison de *l'imprévu* et des difficultés extraordinaires de son entreprise.

Le ministre des travaux publics pourrait ordonner une enquête sur les résultats d'une entreprise peu florissante ou malheureuse, lorsqu'ils lui paraîtraient de nature à mériter que la munificence publique se manifestât à son égard. Je sais bien que dans nos tems modernes on s'est habitué à laisser tomber en désuétude le système des récompenses civiques, ou que l'on n'a jamais songé à l'étendre aux sacrifices de l'ordre industriel et matériel : je crois pourtant que l'usage sobre et éclairé de cette prérogative dans les mains de *pouvoirs sérieusement représentatifs,* ne pourrait qu'avoir les plus salutaires conséquences, et que produire des dévouemens inattendus. Pourquoi ne récompenserait-on pas une entreprise qui, croyant trouver un honnête bénéfice dans son travail, n'y aurait trouvé que la ruine pour avoir voulu

amener à bien une œuvre d'utilité publique, et avoir dépassé les prévisions de ses dépenses; lorsqu'il serait notoirement attesté qu'en même tems les directeurs ont agi avec économie et habileté?

Cette disposition s'appliquerait également aux compagnies ou aux entrepreneurs de *forfaits en bloc*, et à tous les genres d'intervention de l'industrie particulière dans l'exécution des travaux publics.

Sur la proposition de l'administration, appuyée des résultats de l'enquête, ou même par voie de pétition avec pièces à l'appui, les Chambres pourraient décerner à titre d'indemnité ou de récompense, un intérêt pour le passé ou pour tant d'années à venir, aux *sociétés concessionnaires*; et une somme ronde, une fois pour toutes, aux sociétés ou aux entrepreneurs de forfait en bloc, etc. Cette somme pourrait ne devoir jamais dépasser telle fraction du montant de l'adjudication.

Je sais bien qu'il faut s'attendre aux objections: c'est ouvrir les portes battantes à l'intrigue, aux sollicitations à tout propos; à la partialité des juges; il y aura coterie, camaraderie, et les plus puissans obtiendront ce qui était destiné aux plus méritans.

Mais la même objection se reproduit absolument pour les subventions, pour les avances, les prêts à intérêt ou la garantie d'un minimum, Et il y a cela de mieux, qu'ici on connaîtra les faits et gestes accomplis des compagnies; qu'on les aura vues longtems à l'œuvre, et que l'on se décidera en parfaite connaissance de cause; tan-

dis que là, comme l'on fait du *préalable*, on ne sait pas à quoi la décision aboutira un jour.

Dans ce plan de récompenses ou d'indemnités, les souscripteurs et intervenans, pour tous les modes de compagnies, seraient vivement intéressés à se choisir des gérans, des ingénieurs, un personnel non-seulement habile, zélé, mais intègre, économe, excellent en tout; puisque ce serait là une planche de salut pour leurs capitaux, si la ligne, achevée dans les meilleures conditions d'économie et d'aptitude, ne donnait pas de suffisans produits ou de suffisans bénéfices nets, ce qui est tout un. Alors, en effet, ils auraient toutes les chances d'obtenir la récompense due à tant d'efforts, d'intelligence et de sacrifices dans une œuvre d'utilité publique. Que si, au contraire, ils réalisaient de bons bénéfices, la supériorité qu'ils auraient déployée ne leur aurait point été inutile, puisque ce zèle et cette économie auraient été la cause de résultats plus beaux pour eux.

Pour subvenir au payement de ces indemnités ou récompenses, un fonds spécial serait créé au budget du ministère des travaux publics; et même je proposerais d'étendre le système des récompenses aux fonctionnaires et employés de tout ordre qui se seraient distingués ou par un zèle et une aptitude extraordinaires, ou en suggérant une économie, en inventant un mécanisme ou un instrument supérieur, en combinant de meilleures dispositions dans l'exploitation, etc.

Ce fonds leur serait alors commun.

La perspective d'une indemnité, pour tous ceux

qui la mériteraient, offrirait encore la possibilité de limiter avec une parfaite justice, les dividendes à 6, 7 ou 8 p. 0/0. En effet, il n'y aurait plus alors de *risques et périls* que pour l'impéritie, le désordre ou l'intention secrète de gaspiller le fonds social de l'entreprise.

Ce moyen aurait sur le mode de garantie d'intérêt, l'avantage de ne pas être une sorte de prime à la négligence, ou, du moins, au relachement; puisqu'il a des effets nécessairement tout contraires : l'un donne *avant*, l'autre promet de donner *après l'œuvre achevée.* La garantie préalable d'intérêt n'est à l'abri des objections que dans le cas seulement où l'on a affaire à des directeurs non-seulement honorables, mais dévoués, actifs, habiles à l'excès.

Et qu'on ne dise pas que ces récompenses coûteraient cher au public. Elles n'auraient d'occasion de s'accorder que dans les cas imprévus de lignes qui ne rapporteraient pas ce que l'on en attendait; et elles seraient d'autant moins demandées qu'on les aurait davantage méritées, ou plutôt qu'on aurait fait davantage d'efforts pour les mériter; car plus on aurait été économe, plus aussi on se serait assuré de chances d'un bon dividende; et si l'on n'en obtennait pas, c'est que par la nature des choses, il ne devait pas y en avoir : et d'ailleurs ces récompenses ne coûteraient jamais autant que l'intérêt promis, dont une bonne partie serait servie; parce que les compagnies se reposant, *à leur insçu*, sur cette certitude, auraient négligé l'économie dans l'exécution, *de toute la quantité qui*

manquerait aux recettes brutes ou aux bénéfices, pour qu'on se passât de l'intérêt garanti.

Qu'on n'objecte pas non plus que ces récompenses seraient toujours certaines, et que par conséquent la perspective serait la même que dans l'autre hypothèse quant à l'économie cherchée dans l'exécution; car on ne peut supposer dans les Chambres une partialité soutenue et systématique. Seulement, il est clair que les indemnités seraient d'autant plus infaillibles qu'elles seraient plus méritées, que les efforts et le zèle auraient été plus constans. Mais certainement les compagnies dont la gestion et les travaux offriraient des preuves d'incapacité, de lenteur, ou de gaspillage, n'oseraient point affronter le grand jour de l'enquête, et la publicité de la *Tribune* et de la *Presse*.

Une disposition qui rentre dans l'ordre des idées que je cherche à faire valoir, a été prise récemment par le gouvernement hollandais lors de l'exécution du chemin de fer d'Amsterdam à Arhneim. Pour en hâter le terme, pour stimuler l'activité des six entrepreneurs entre lesquels la ligne avait été partagée par l'adjudication publique au rabais, des *primes considérables*, c'est-à-dire, des *récompenses* ont été promises à ceux qui devanceraient l'époque d'achèvement fixée par le cahier des charges. — C'est là un moyen, qui bien ménagé, aurait les meilleurs résultats moraux et économiques dans le grand mouvement du premier établissement qui doit enfin se commencer; car si la crainte, la menace et les peines sont un puissant moyen politique et social, les récompenses, les

éloges, l'amour et la distinction le sont bien autrement (1).

La garantie d'intéret pourrait devenir générale sans que l'État intervînt à peine : il suffirait de convenir que toutes les compagnies seront *solidaires de cette garantie les unes envers les autres, dans certaines circonstances données.*

Les mêmes motifs qui doivent faire préférer quelques vastes concessions à un grand nombre de petites, font également que l'on doit préférer *une seule* compagnie, l'*État*, la société toute entière, à quelques compagnies particulières absorbantes.— Or, si l'on répugne à l'unité par l'État, on peut encore y arriver en quelque sorte par la solidarité de compagnies privées, réduites à un nombre tel que les inconvéniens de la multiplicité et de l'anarchie y soient à leur moindre expres-

(1) C'est encore la conscience de la légitimité des dispositions rémunératives de ce genre, et celle de la nécessité de se donner libre carrière pour les améliorations possibles, qui a fait insérer dans la législation prussienne, sur les chemins de fer, les deux articles suivants :

§ 48. Les dispositions de la présente loi, concernant les rapports des Sociétés, avec l'Etat et l'intérêt public, seront applicables aux Sociétés dont les statuts ont déjà reçu notre approbation royale.

§ 49. Nous nous réservons de compléter et modifier les présentes dispositions suivant notre expérience ultérieure et les exigences de l'avenir ; et même d'y ajouter s'il est nécessaire. Toutefois, si, par suite de ces nouvelles dispositions, les Sociétés, antérieurement constituées, venaient à éprouver une diminution de produits ou un accroissement de dépenses, il leur serait accordé de ce chef, par l'État, une indemnité pécuniaire raisonnable.

sion. Toutefois on peut croire que ces compagnies, quelque concentrantes qu'elles fussent, seraient encore trop nombreuses. Néanmoins, l'une de leurs obligations devrait être de se constituer en *assurance mutuelle*, de remplacer, les unes à l'égard des autres, l'appui réclamé du crédit, des encouragemens, des garanties de l'État. C'est-à-dire que les compagnies seraient amenées ainsi, à se partager assez équitablement entre elles la somme totale des bonnes et des mauvaises chances; ou si l'on veut, la somme totale des bénéfices que doit donner finalement la grande création des chemins de fer, dans son ensemble. — Toutes les lignes ne seront pas également productives : la plupart le seront suffisamment, pense-t-on; et un petit nombre seulement promet des pertes. Alors que les chances soient confondues *au delà de certaines limites* qui garantissent à chacune les avantages personnels attachés à sa ligne propre. Que chaque compagnie se constitue, et gère avec la certitude de se donner 3 ou 4 pour 0/0 de dividende par exemple :,et que tous les bénéfices excédans de leur ligne, aillent grossir un fonds de réserve commun à toutes les entreprises; que ce fonds vienne parfaire l'intérêt de 4 ou 5 pour 0/0 y compris l'amortissement, à toutes les compagnies dont les bénéfices seraient restés en deçà de ce taux.— S'il arrive que la réserve soit sans emploi complet, qu'une part proportionnelle revienne à chacune, sans égard à la limite possible des dividendes qui peuvent échoir à chaque compagnie en deçà de 10 pour 0/0. — Car alors

l'État, dégagé de toute charge ou garantie pour l'ensemble des chemins de fer, serait injuste de venir ôter une prime de cette valeur, gagnée par tant de risques et périls. Ne courant plus aucune chance de perte, pourquoi voudrait-il participer aux chances de bénéfice? si cependant la réserve était insuffisante, l'État interviendrait alors pour parachever de ses fonds le payement de l'intérêt préconvenu; mais seulement après *enquête*, comme il a été dit.

Aucune concession ne serait donc accordée désormais qu'à la condition de faire acte d'adhésion à cette solidarité. — Afin qu'on ne pût l'éluder, il y aurait des contrôleurs publics chargés d'examiner et de suivre les dépenses de chaque compagnie, dans le but et avec les pouvoirs que j'ai déjà eu l'occasion d'indiquer; — ou plutôt, il conviendrait bien mieux de former une *assemblée centrale des délégués plénipotentiaires de toutes les compagnie reliées et enveloppées, bon gré mal gré, dans cette assurance mutuelle.* Ces délégués se considéreraient comme les membres d'une DIÈTE *industrielle*, ou des *chemins de fer:* ils seraient présidés par un commissaire extraordinaire que choisirait le pouvoir. Ils nommeraient des commissaires-scrutateurs chargés de veiller à l'observation rigoureuse des conditions fondamentales du pacte de solidarité, dans les faits et gestes de chaque compagnie. Ils contrôleraient les livres de recettes et dépenses, et quand des constructions importantes, des embellissemens superflus, des fonctions sans but, des traitemens exagérés, etc. leur paraîtraient conçus

ou projetés dans le but d'enfler inutilement les dépenses pour échapper aux clauses de la réserve, ils en référeraient, sur le champ, à l'assemblée qui aurait le droit d'interdire ces dispositions à la majorité des voix, avec sanction de la part du ministre des travaux publics.

Cette assemblée pourrait n'être pas en permanence, et nommer une députation dans son sein, revêtue de ses pouvoirs pendant l'intervalle de ses sessions. C'est à elle ou à sa députation permanente que l'État ferait ses communications générales. Autant que possible, il ne connaîtrait les compagnies que par cet intermédiaire —C'est donc encore dans cette assemblée que seraient agitées et décidées les questions d'uniformité et de perfectionnement du mécanisme des chemins de fer; largeur des voies, système de locomotives et de rails, abaissement ou variation de tarif, etc. Ses décisions, ratifiées par le ministère public, feraient loi pour toutes les compagnies.

Ainsi, chacune de ces compagnies aurait *à part, ses intérêts, et les gérerait à sa guise pour tout ce qui ne devrait concerner que sa propre prospérité, et jusqu'à ce qu'elle arrivât à la limite de son dividende licite.* Sa liberté ne pourrait donc jamais aller jusqu'à maintenir ou à créer un état de choses qui portât atteinte à la prospérité des autres, et aux droits du public. En un mot, ce serait une *diète industrielle*, à l'imitation ou à l'instar de ce qu'est la *Diète allemande* dans le domaine des intérêts politiques de chacun des petits États qui la composent. —On tenterait là, comme ici, un *compromis*, une sorte

d'harmonisation entre l'intérêt individuel et le collectif.

Les compagnies feraient donc la *police entre elles*, au lieu d'obliger l'État, par leur isolement par et leurs oppositions continuelles, de la leur faire à toutes, séparément, à grands frais de contrainte et de réglemens.

Les partisans des concessions invoquent sans cesse l'esprit d'association : Le voilà, avec ses moyens efficaces et dans toute sa plénitude ! L'association, c'est la mutualité, c'est la solidarité, c'est l'assurance réciproque de tous les intérêts et de tous les travailleurs d'une même spécialité, d'une même industrie, d'un même pays dans les chances bonnes, comme dans les mauvaises ; c'est encore cette même solidarité entre toutes les spécialités différentes d'une même nation, dans chacune des agglomérations de peuple, telles qu'un village, et entre tous les villages d'un même canton ; entre tous les cantons d'un même arrondissement, etc. Pour l'instant, associer ainsi les spécialités dans toutes les sphères par toute la France ; puis, afin d'empêcher le monopole qui pourrait résulter de cette fusion et de cette coalition des intérêts d'un même ordre, faire décréter nationalement par des pouvoirs sérieusement représentatifs, les prix maximum et minimum des utilités dépendant de chaque spécialité ; enfin faire reviser plus ou moins souvent ces grandes tables du tarif universel des utilités nationales, tel est l'idéal qu'on devrait se proposer quand on parle d'introduire l'esprit d'association en France, et

qu'on songe à mettre de l'ordre et une organisation dans le travail.

Pour réaliser une alliance véritable entre l'État et l'industrie particulière, on pourrait encore s'arrêter à la combinaison suivante. Les compagnies concessionnaires se formeraient, soit par le procédé ordinaire ou à la diligence d'un tiers, en se constituant financièrement; soit en réunissant les souscripteurs à la diligence de l'État comme receveur des capitaux, ainsi que je l'ai suffisamment défini ci-devant; et dans l'un ou l'autre cas, l'administration leur choisirait un commissaire directeur, en dehors de leurs propres représentans. Ce directeur, toutefois, devrait être agréé par le Comité de la compagnie, comité qui deviendrait alors son conseil ayant voie consultative. Il est bien entendu qu'avant de songer à nommer un directeur, le comité aurait eu les pleins pouvoirs de la compagnie pour se présenter à l'adjudication de la concession. — A son tour, la compagnie se choisirait dans le personnel des ponts-et-chaussées un ou plusieurs ingénieurs, que le ministre des travaux publics devrait agréer et qu'il continuerait de payer. Le commissaire-directeur également recevrait son traitement de l'État; rien n'empêcherait cependant qu'ils ne fussent payés sur les fonds de premier établissement.

Ce directeur et les ingénieurs, aidés du conseil de la compagnie, géreraient donc en toute liberté sous la suprématie du ministre pour la plus grande économie et la plus grande célérité de l'exécution. —L'État, ainsi garanti contre les abus et les écarts

de l'intérêt privé, garantirait à son tour un intérêt de 4 pour 0/0 aux actionnaires, et d'abord il leur payerait celui de leur capital pendant l'exécution. Si les recettes de l'exploitation donnaient au delà, la compagnie toucherait intégralement les dividendes jusqu'à la concurrence de 4 ou 6 pour 0/0; le surplus appartiendrait à l'Etat, si mieux n'aimait celui-ci de le transformer en une diminution de tarif.

Mais aussi l'État se chargerait de parfaire le capital si les dépenses venaient à dépasser le chiffre d'estimation; je ne dis pas le prix d'adjudication, puisque l'État n'y aurait été pour rien, et que les représentans provisoires des compagnies ne manqueraient pas de faire un rabais exagéré sur la mise à prix, s'ils avaient la promesse que l'État paracheverait le fonds social déterminé par le prix d'adjudication, dans le cas d'insuffisance.

Alors, le capital de l'État participerait aux avantages du capital primitif, en proportion du chiffre.

On le voit, ce qui caractérise cette combinaison, et en fait le mérite, c'est l'alliance qui se noue entre les compagnies et l'Etat; c'est la gouverne et la direction positive par les agens de l'État, de toute l'entreprise : exécution, entretien, exploitation, tout durant la concession, avec obligation pour lui, avec intérêt pour lui et pour l'entreprise, de faire converger toutes les dispositions, le tarif compris, et tous ses efforts et son habileté vers le plus grand et le plus prompt rendement de la ligne, jusqu'à concurrence d'un chiffre maximum

de dividende au profit de la compagnie; après quoi l'État resterait maître ou de recueillir le surplus ou de baisser successivement le tarif à l'avantage du public.

Cette latitude laissée aux agens du ministre des travaux publics, aurait pour frein, pour modérateur naturel, l'intervention du conseil ou des délégués de la compagnie. Ce ne serait qu'avec leur assentiment que toutes les mesures seraient prises. — Afin d'assurer l'action de ces délégués, on pourrait leur laisser la faculté de révoquer, avec l'adhésion des souscripteurs, le commissaire directeur et les ingénieurs, mais à la condition que l'État et les souscripteurs fissent respectivement leur choix de nouveau comme primitivement.

On aurait donc ainsi substitué dans l'administration des fonds et des travaux de l'entreprise, le patronage désintéressé de l'État à celui des banquiers et des meneurs ordinaires, si onéreux et si insaisissables de leur nature.

Le système de la garantie d'un minimum d'intérêt aurait ici ses plus certaines conditions de préférence; et tout ce qu'on a dit des difficultés de ce mode, de la prime qu'il offrait à l'abus ou au laisser-aller des compagnies, disparaît.

Mais pour que cette combinaison soit praticable et salutaire, il faut une bienveillance réciproque, une alliance sincère et franche entre l'administration publique et les souscripteurs, ou leurs représentans.

Enfin je propose encore un autre moyen:

Les compagnies exécuteraient avec leurs propres fonds et en toute liberté d'action. Après réception, si la compagnie n'avait pas dépassé le chiffre de l'estimation préalable, ou plutôt le prix d'adjudication, l'État *aurait le droit, s'obligerait* à payer la *moitié* de ce prix; et alors la compagnie exploiterait, ou bien elle percevrait seulement le péage comme il a été dit, et l'exploitation ou le parcours serait permis à tous; la compagnie se bornant à l'entretien et à la police générale. Les bénéfices et les pertes se partageraient par portion *égale* entre l'État et elle. Si le prix d'exécution dépassait le prix d'adjudication, l'État *pourrait encore, mais ne serait plus obligé à* participer en aucune façon au coût d'exécution. — Par ces clauses, l'intérêt de la compagnie serait d'exécuter avec économie; car si elle s'imaginait pouvoir dépenser au contraire plus que son prix d'adjudication, afin de se donner des traitemens exagérés ou autrement; ou afin d'éliminer l'État, et dans l'espoir que, malgré cette dépense, elle obtiendrait encore un bon dividende pour elle seule, l'État n'étant pas contraint de se dessaisir, et pouvant cependant le faire, on voit que dans le premier cas il peut punir la compagnie, en l'abandonnant aux suites de son gaspillage intéressé; et que, dans le second, s'il juge que malgré l'excédant des dépenses la ligne promet encore un beau rendement à répartir sur le coût total, il peut toujours accepter le pacte, et occasionner une nouvelle déception à la compagnie.

L'intérêt de la compagnie est donc de fonction-

ner loyalement. D'ailleurs pour que la compagnie pût ainsi gaspiller impunément, il faudrait supposer que l'État n'eût pas de représentans dans la commission directrice. Or, j'admets ici que l'Etat interviendrait dès le début dans le réglement, et dans la gestion de l'entreprise.

Cette nouvelle combinaison, tend 1° à faire participer l'Etat à la *moitié* des bénéfices et des pertes qui pourront advenir à l'industrie générale des chemins de fer pour tous les cas où les compagnies auront agi honnêtement, avec zèle et habileté; à rendre le pays solidaire des risques et périls, ou des avantages que présente cette œuvre dans son ensemble.

2° A suppléer à l'insuffisance du crédit total des compagnies; à subvenir au déficit, à la pénurie de fonds qui ne manquerait pas de les arrêter, *la plupart*, au milieu de leurs travaux.

3° A consommer sérieusement et efficacement *l'alliance* de l'Etat et de *l'industrie* privée, pour la conquête que celle-ci se promet sans consulter ses forces.

4° A contenir la gestion des compagnies; si leurs gérans et administrateurs tendaient aux écarts.

5° A les faire souvenir que c'est ici une œuvre publique, non une exploitation de propriétaire foncier tout puissant dans son arbitraire, et tout jaloux.

6° A solliciter la compagnie à l'économie ; et à faire que l'Etat, quand il voudrait *opérer le rachat, n'eut plus que la moitié des sacrifices à soulever*, car il serait déjà, par des payemens *successifs*, proprié-

taire de la moitié de toutes les lignes du pays, quand il opérerait le rachat. Ayant part aux bénéfices et à la gouverne des tarifs, il pourrait d'ailleurs patienter jusqu'à l'expiration des concessions; et sa participation si directe au réglement des chemins de fer permettrait au commerce et au public en général, d'attendre, sans trop de préjudice, le terme de ces contrats.

J'ajoute que toutes les fois que l'Etat exercerait sa faculté de participation dans une entreprise consommée et arrivée à bonne fin, il solderait, en payant sa moitié, l'intérêt de cette moitié à la compagnie, pour tout le temps mis depuis l'emploi des fonds de la première moitié des travaux. (1)

(1) Voir la note 11 à la fin du volume.

NOTES.

Note 1 (page 8.)

Les ingénieurs belges constataient alors, en ces termes, la supériorité de leur tarif sur celui des compagnies en général :

» Si l'on place ce tarif en regard de ceux des principaux rail-ways concédés, on reconnaitra qu'en établissant les bases du tarif belge, ses auteurs ont eu surtout en vue de procurer aux classes inférieures les avantages qui sont plus spécialement réservés, sur les autres chemins de fer, aux classes moyennes.

Voici les tarifs des principaux rail-ways concédés :

		Par personne et par kilomètre.
De Paris à Saint-Germain.	Diligence. . . .	fr. 0,09 1/2
	Waggon garni. .	0,08 1/2
	Waggon simple. .	0,05 1/2
De Lyon à Saint-Etienne.	Diligence. . . .	0,10 à 0,12
	Banquette. . .	0,06 à 0,08
De Manchester à Liverpool.	Diligence . . .	0,15
	Waggon couvert.	0,10
De Londres à Birmingham.	Diligence. . . .	0,21
	Char à bancs. . .	0,14

« La comparaison des tarifs est tout à l'avantage du nôtre. On voit en effet, que le prix le moins élevé est celui que l'on paye pour le waggon simple sur le chemin de fer de Paris à Saint-Germain, et cependant il est d'un demi centime par personne et par kilomètre, plus fort que n'est celui qui est fixé pour les chars-à-bancs sur notre rail-way, quoique nos chars-à-bancs offrent plus de commodité à ses voyageurs. La différence de prix, entre les

waggons est encore plus marquée, puisqu'elle est de 2 1/2 centimes à l'avantage de ceux-ci; il est vrai que les waggons de Saint-Germain sont couverts.

» Quant aux prix des places sur les chemins de fer anglais, ils sont énormes en comparaison des nôtres; car on paye de Londres à Birmingham, pour les chars-à-bancs, par personne et par kilomètre, 6 centimes de plus que dans nos berlines.

» Le chemin de fer belge est accessible aux classes les plus pauvres; tandis que les chemins de fer d'Angleterre sont des voies aristocratiques. En Angleterre, chaque convoi ne se compose que d'une dixaine de voitures renfermant 200 personnes environ, tandis qu'en Belgique le moindre convoi est de 14 voitures et porte 4 à 500 voyageurs. Nous avons souvent des convois qui transportent 7 à 800 personnes. »

A cette décision simple et généreuse prise au début par l'Etat, comparez la manière de procéder oblique et lente des compagnies privées, et entre autres de celles de Saint-Germain et de Versailles (rive droite);—leurs baisses successives, après avoir *exploité* l'engouement de la nouveauté par un maximum énorme;— leurs prix différens et exceptionels pour les dimanches et les fêtes, afin de mieux *exploiter* précisément le plaisir des classes ouvrières; — leur attention à profiter de toutes les circonstances pour dérouter les rivalités qui les entourent; — les conflits que les variations *arbitraires* de leurs tarifs ont déjà fait naître, ou font pressentir entre elles et le ministre des travaux publics, etc.

En vain, l'on s'autoriserait du bas prix actuel des places du peuple sur les chemins-joujoux de la banlieue de Paris: rien que cette *priorité* acquise au chemin de fer belge au début est l'éloge complet du mode d'exploitation par l'Etat, et la condamnation irrémissible des concessions ou de l'exploitation par des intérêts particuliers.

Note 2 (page 62.)

Les 10 sections comprenant ensemble 64 lieues de chemin de fer, qui au mois d'août 1839, étaient en cours régulier d'exploitation et se ramifiaient sans aucune discontinuité, exigeaient pour le service des recettes et contrôle, le personnel suivant :

1 contrôleur en chef.
1 contrôleur.
2 contrôleurs-adjoints.
14 receveurs.
25 premiers commis.
37 deuxièmes commis.
22 troisièmes commis.
9 commis-adjoints.
25 officiers et adjoints de police.
16 garçons de bureau.
17 concierges.
9 peseurs.

1 premier chef-garde.
8 chefs-gardes.
10 gardes de première classe.
53 gardes de deuxième classe.
16 gardes de troisième classe.

266
974 employés et ouvriers attachés à l'entretien du chemen de fer.
51 ouvriers employés aux plate-formes, aux excentriques et aux freins.
48 chefs d'ateliers et machinistes.
34 chauffeurs.
647 ouvriers dans les ateliers de réparations.
106 ouvriers aux fours à coke.
109 ouvriers dans les stations.

1,969

NOTE 3. (Page 71.)

Transport des marchandises et bagages des voyageurs.

INSTRUCTION.

A partir du 15 avril 1839, le transport des marchandises par le chemin de fer s'effectuera d'après les quatre modes ci-après désignés :

(A.) *Convois ordinaires.*

(Bagages ou marchandises accompagnés du voyageur.)

1° Les bagages des voyageurs et les marchandises dont ils peuvent être accompagnés, en tant qu'ils n'excèdent pas le poids de 150 kilogrammes par personne, seront transportés par les convois publics ordinaires aux prix indiqués au tarif provisoire n° 1.

Toutefois, quand le chargement n'occasionnera aucun inconvénient ou retard, le receveur sera autorisé à admettre pour chaque voyageur jusqu'à concurrence de 1,000 kilogrammes.

Cette faculté n'est accordée que pour les trajets de station principale à station principale.

2° Les prix indiqués au tarif n° 1 sont les mêmes que ceux perçus jusqu'à ce jour pour les bagages.

Il n'est rien innové non plus à la marche adoptée pour la réception, l'enregistrement et la remise des objets ci-dessus.

3° Tout voyageur peut faire transporter sans frais, un poids de 20 kilogrammes composé de bagages ou de marchandises; mais la tolérance ne peut, dans aucun cas, dépasser ce taux.

4° Au-delà de 150 kilogrammes, les objets composant ce poids doivent être présentés au bureau une heure avant le départ du convoi.

5° Les marchandises voyagent aux risques et périls de l'expéditeur.

(B.) *Convois ordinaires.*

(Location régulière de waggons.)

6° Les expéditeurs qui prendront journellement en location un waggon entier (3 tonneaux) pour une destination fixe, pourront exiger qu'il parte régulièrement par convoi public ordinaire : cette location aura lieu aux prix fixés par le tarif provisoire n° 2.

7° Les locataires d'un waggon entier dont la charge serait incomplète, peuvent la compléter aux stations de passage ; il leur est également loisible d'y changer les marchandises formant la charge, pourvu que le poids maximum de trois tonneaux ne soit jamais dépassé.

Ces opérations ne pourront, dans aucun cas, ni sous aucun prétexte, retarder la marche des convois.

Les propositions de l'article 5 sont également applicables à la location régulière des waggons.

(C.) *Convois alternatfs.*

8° La location de waggons continuera à avoir lieu pour toutes les lignes aux prix fixés par le tarif provisoire n° 2.

9° La charge d'un waggon loué pour les convois alternatifs, est de 3 tonneaux, ou 7 et 1/2 mètres cubes.

10° L'administration seule désignera le convoi par lequel le waggon loué sera expédié; mais le transport devra toujours être effectué dans les 36 heures.

Le bulletin délivré à l'expéditeur indiquera l'heure où le chargement aura été terminé.

11° Un convoi sur la ligne de l'est peut-être formé de 12 voitures quand le temps est favorable. En ce cas, les waggons loués pourront toujours faire partie des convois ordinaires jusqu'à concurrence de ce nombre maximum, lequel ne sera que de dix si le temps est contraire.

12° Sur les autres lignes le nombre maximum est de 14 voitures.

13° Les dispositions des articles 5 et 7 sont également applicables aux convois alternatifs.

(D.) *Convois spéciaux.*

14° Les marchandises à transporter par convois spéciaux seront taxées conformément au tarif provisoire n° 3. Elles devront être convenablement emballées ou enveloppées et porter le nom de l'expéditeur et la destination, lorsqu'elles ne comporteront pas la charge d'un waggon. Si ces marchandises sont transportées dans des sacs ou paniers, le retour des sacs et paniers vides aura lieu sans frais au plus tard *par le premier convoi spécial.*

15° La charge d'un waggon loué pour les convois spéciaux, est de 4 tonneaux (ou 10 mètres cubes). Il n'est pas admis de fraction inférieure à un

tonneau (2 1/2 mètres cubes) ou le volume résultant des dimensions suivantes :

Longueur.............	3	20
Largeur.....	2	40
Hauteur.............	1	30

16° Pour toutes les marchandises dont, à cause de leurs dimensions, le transport nécessite l'emploi de deux waggons, on paiera le prix entier des deux waggons : en tout cas la charge de chaque waggon n'excèdera pas 4,000 kilogrammes.

17° Les convois spéciaux marchent à petite vitesse; ils sont composés de quinze voitures au moins, à raison de 4 tonneaux de charge ou de 10 mètres cubes, et remorqués par une locomotive de 14 pouces.

18° Les convois spéciaux de Bruxelles et d'Anvers pour Ans, partiront à 5 heures 30 minutes du matin et se réuniront en un seul à Malines, lequel se dirigera sur Louvain à la suite d'un convoi public; il ne quittera la station de Louvain, *qu'après le passage du convoi d'Ans.* Il partira au plus tard de Tirlemont à 11 heures 30 minutes, et de Waremme à 1 heure. Si toutefois il n'était arrivé à Waremme qu'après 1 heure, il attendrait le passage du convoi parti d'Ans à 2 heures 45 minutes et repartirait immédiatement après, le tout sous la responsabité personnelle du chef du convoi.

19° Il est défendu au receveur, sous quelque prétexte que ce soit, de permettre au convoi de partir après l'heure précitée.

20° Les convois spéciaux de marchandises partiront d'Ans a 5 heures 30 minutes du matin pour partir au plus tard de Waremme à 7 heures, et de Tirlemont après le passage du convoi public de 9 heures 45 minutes. Après le passage des deux convois publics ils continueront leur route vers Louvain où ils arriveront vers 11 heures, et à Malines à 12 heures 30 minutes. Ils se diviseront ensuite à Malines d'où ils se dirigeront partie vers Anvers, partie vers Bruxelles, soit isolément, soit avec un convoi public.

21° Jamais un convoi public ne doit être entravé ou retardé par la marche d'un convoi spécial.

22° Il est permis d'attacher à un convoi public les marchandises d'un convoi spécial, lorsque leur quantité ou leur poids le comporte.

23° Les gardes, au départ comme à l'arrivée des convois, présideront au chargement et au déchargement; dans les stations de passage, un employé sera désigné à cet effet.

24° Les gardes convois porteront une feuille de route indiquant :
1° Le nom de l'expéditeur;
2° Le bureau de départ;
3° Le poids total du chargement;
4° Le nombre de colis (s'il n'a été loué qu'une partie de waggon).
5° Le bureau de destination;
6° Le prix de la location;

25° Les bulletins à délivrer aux expéditeurs pourront servir pour des parties de waggon. Ils mentionneront le nombre des colis ainsi que leur poids ou leur volume.

26° Les souches concernant le transport des marchandises, ainsi que les états de dixaine, sont adressés au contrôleur-adjoint.

27° Le chargement et le déchargement des marchandises se font aux frais des expéditeurs. Ils peuvent y commettre les ouvriers des stations ; mais sans que l'administration en soit aucunement responsable, moyennant 1 franc pour chargement, et 50 centimes pour déchargement de chaque tonneau. Il en sera tenu un compte spécial dans chaque bureau. Les reçus sur papier libre, seront délivrés aux expéditeurs par le premier commis aux bagages, qui, à l'expiration de chaque dizaine, en rendra compte au contrôleur adjoint.

28° Le déchargement doit s'effectuer dans les 24 heures de l'arrivée. A défaut de déchargement dans ce délai, il sera prélevé un droit de 10 francs par waggon et pour chaque jour que le waggon restera chargé.

29° L'enlèvement des marchandises doit avoir lieu dans les 48 heures ; passé ce délai, elles payent, pour frais de magasinage, un droit d'un franc par tonneau de poids ou par mètre cube de volume, et par jour, sans que néanmoins l'administration soit responsable de leur conservation.

30° Il est défendu de recevoir des marchandises après le coucher du soleil.

Les dispositions de l'article 5 sont également applicables aux convois spéciaux.

Bruxelles, le 9 avril 1839.

Note 4 (page 148.)

Second rapport du comité nommé par la chambre des communes dans le but de constater la situation des chemins de fer.

Imprimé par ordre. — 9 août 1839.

. . . .

Votre Comité croit devoir appeler l'attention du Parlement, du public en général et des propriétaires de chemins de fer, eux-mêmes, sur les difficultés que peut faire naître un système de communication nationale, uniquement gouverné par des compagnies agissant pour leur intérêt privé, et n'étant ni retenues par la concurrence, ni contrôlées par l'autorité.

. . . .

Votre Comité a porté son attention sur les motifs qui ont pu engager beaucoup de compagnies de chemins de fer, à solliciter du Parlement l'autorisation de faire de nouvelles souscriptions, au lieu d'exiger le paiement intégral du capital, que leur acte primitif les autorisait à lever.

. . . .

Votre Comité appelle également l'attention des Communes sur la manière dont les actions ou les portions du capital social de plusieurs compagnies ont fait l'objet d'une spéculation, qui a occasionné des dangers ou des embarras dans les affaires et abouti à frustrer le revenu. Les actes de chemins de fer stipulent que le transfert des actions sera fait par acte ; et pour rendre la transaction valable ; l'acte doit être enregistré sur les livres de la compagnie à laquelle il se rapporte ; mais il n'est point stipulé dans quel laps de temps cet enregistrement doit être effectué. D'ordinaire un courtier inter-

vient et fixe le prix ou valeur de l'action, d'accord avec le vendeur et l'acheteur; et l'on consigne les termes de la convention sur un modèle imprimé de transfert, excepté le nom de l'acquéreur qu'on laisse en blanc; l'acte est signé par le vendeur et livré à l'acquéreur. L'acte porte l'indication ou timbre du droit *ad valorem* selon le prix actuellement payé; mais dès ce moment le transfert passe de main en main, peut être pour plusieurs mois, sans payer pour les diverses transactions ultérieures d'autre droit que ce premier. Par là, non seulement le droit est éludé dans tous les cas subséquents; mais si la valeur de l'action continue à augmenter, on n'a aucun égard à cet accroissement dans les divers transferts qui suivent le premier, et l'acte est laissé en blanc jusqu'à ce que pour une raison quelconque, un acquéreur juge convenable de faire enregistrer son action, et alors il appose son nom sur le transfert et se présente aux bureaux de la compagnie.

Non seulement par ces moyens on fraude le revenu, mais il s'ensuit que:

1° L'acte même, selon la rigueur de la loi, est frappé de *nullité* quand il est exécuté en blanc, ou il se trouve infirmé par l'insertion du nom d'un acquéreur subséquent:

2° Le vendeur, s'il est de mauvaise foi, peut vendre son action une seconde fois; et si le second acquéreur fait enregistrer son transfert avant que la compagnie ait pu avoir connaissance de la première vente, il aura le meilleur titre.

3° Le vendeur étant porté sur les livres de la compagnie comme propriétaire de l'action, ses créanciers, en cas de banqueroute, prétendront avoir des droits à la revendication de cette action, comme faisant partie de la situation générale de leur débiteur.

4° D'après le même principe, il serait exposé à être poursuivi pour les dettes de quelque créancier du vendeur.

5° Le vendeur, quoiqu'il ait cessé d'avoir quelque participation en intérêt dans l'action, est exposé à être poursuivi pour quelque appel de fonds sur l'action, tout le temps que les livres de la compagnie le désigneront comme propriétaire.

6° La compagnie est dans l'impossibilité de dire avec certitude quelles sont les personnes qui possèdent légitimement les actions, et il leur est d'autant plus difficile d'obtenir le versement à chaque appel, et de recueillir les consentemens pour les arrangemens ou décisions qui exigent le concours et la participation de chacun des intéressés.

. . . .

Les dépositions faites devant votre comité ont établi que dans presque tous les cas dont il s'est occupé, les estimations de la dépense de construction des chemins de fer soumises au parlement, sont restées fort en dessous de la dépense réelle. Votre comité s'est efforcé de rechercher à quelles causes il fallait attribuer cet excédant de dépenses, et il pense qu'il doit être attribué aux circonstances suivantes:

Les demandeurs en concession, aussi bien que les ingénieurs, étaient dépourvus de l'expérience qui leur aurait permis de calculer exactement l'étendue et la nature des travaux nécessaires, et des matériaux à employer; les quantités de terres que réclamaient la destination des chemins de fer et les bâtimens indispensables pour la réception du public. Il faut ajouter à

ces causes, les attentes chimériques et le désir naturel de la part des promoteurs de l'entreprise, de tenir aussi bas que possible les calculs de leurs dépenses présumées, afin de la montrer sous un jour favorable. Le prix du terrain nécessaire à l'établissement des routes en fer a souvent surpassé l'estimation qui en avait été faite avant la promulgation des bills.

En outre, dans beaucoup de cas, une augmentation dans le prix du travail et dans le coût des matériaux a eu lieu pendant que les entreprises étaient en voie d'exécution. D'ailleurs les ouvrages mêmes ont été construits avec un grandiose qu'on n'avait jamais tenté jusque là; et l'échelle sur laquelle ils furent nécessairement établis a rendu les calculs de la première estimation tout-à-fait inapplicables. Toutefois, après avoir tenu compte de ces circonstances, il est douteux que les compagnies ou leurs ingénieurs aient apporté un soin suffisant dans tous les cas, en mettant sous les yeux du parlement des estimations exactes et consciencieuses du coût probable; et, bien certainement, plus d'une fois des projets de chemins de fer ont été soumis au parlement, comme de pures spéculations par des faiseurs de projets tout-à-fait étrangers à la localité, peu inquiets de mener à bonne fin l'entreprise, pourvu qu'il pussent tirer un bénéfice passager des transactions préliminaires auxquels ces sortes de travaux donnent nécessairement lieu. Ces observations cependant ne s'appliquent point aux nombreuses entreprises d'utilité publique qui contribuent autant au crédit de leurs promoteurs qu'elles servent au bien général.

A la vérité il était impossible, avant l'ouverture des chemins de fer, d'apprécier la nature et l'étendue des dispositions qu'exigeait la commodité du public. C'est ainsi que les estimations présentées au parlement sur le coût des stations à établir le long du chemin de fer, se sont trouvées tout-à-fait insuffisantes. Les exigences du public ont surpassé de beaucoup tout ce que l'on en avait d'abord présumé. Le prix des machines et des voitures a aussi considérablement augmenté. Le prix d'une locomotive s'est élevé d'environ 1,000 livres sterlings. (25,000 fr.) à 1,400 ou 1,600 livres sterlings (35 à 40,000 fr.) Outre qu'il a été reconnu nécessaire d'accroître la force motrice, ce qui implique une augmentation de dépense, et ce qui a occasionné un excédant supérieur à tout ce qu'on avait primitivement imaginé à cet égard.

Le comité a ensuite examiné les pouvoirs octroyés aux compagnies de chemins de fer par la législature; et l'effet probable de l'exercice de ces pouvoirs sur l'économie et les exigences publiques, et jusqu'à quel point l'exercice de ces pouvoirs répondait à la convenance générale, et favorisait les communications du pays.

Il ne paraît pas qu'il ait été dans l'intention du parlement de donner à une compagnie de chemin de fer le monopole exclusif des moyens de communication sur sa ligne. Au contraire, des réserves et stipulations ont été faites dans la plupart sinon dans tous les actes d'incorporation, afin de permettre à d'autres personnes de placer et de faire circuler des machines et des voitures sur la route, moyennant le paiement de certains péages à la compagnie. Toutefois l'intention du parlement à cet égard, ne peut être remplie, du moins si l'on veut répondre à la manière dont la législature avait envisagé les choses; car il est évident que le paiement des péages légaux n'est qu'une très petite partie des dispositions qui sont nécessaires pour ouvrir les chemins de fer à la concurrence publique: l'individu qu'on auto-

riserait à placer une locomotive et des waggons sur un chemin de fer, n'en serait pas moins incapable dans la réalité d'alimenter d'eau sa locomotive et de prendre ou de déposer des voyageurs à quelques stations ou débarcadères convenables ; et de fait, il se trouverait dans une position si désavantageuse que toute concurrence avec la compagnie serait impossible.

La sûreté publique exige également qu'il y ait sur chaque chemin de fer un système d'administration sous l'action d'une autorité surintendante qui ait le pouvoir de faire et de mettre en vigueur tous les réglemens nécessaires à la protection des voyageurs, à la bonne conduite et à la conservation de ce nouveau mode de communication. En conséquence, il est nécessaire que la compagnie possède un contrôle complet sur sa ligne, dût-elle, par là, acquérir le monopole exclusif des moyens de communication. Mais si l'on devait octroyer ces pouvoirs étendus aux compagnies privées, il importerait grandement qu'elles fussent contrôlées de manière à préserver autant que possible le public de tous les abus que l'existence de cette autorité irresponsable pourrait entraîner.

Suivant quelques témoins, l'intérêt des compagnies de chemins de fer et celui du public ne pourront jamais être en opposition ; les directeurs de ces grands établissemens, agissant d'une manière éclairée dans leur propre intérêt, ont toujours suffisamment égard à l'avantage général de la société. Un examen plus approfondi a cependant prouvé que cette assertion n'est pas sans exception. L'objet principal des directeurs d'une compagnie est d'obtenir un bon bénéfice pour le capital engagé, tandis que l'intérêt prochain du public est que les moyens de communication soient régulièrement assurés ainsi que la sécurité, la rapidité et l'économie la plus grande. En général et dans une certaine limite, il n'est pas douteux qu'il ne soit avantageux à la compagnie de satisfaire aux désirs et de pourvoir aux besoins de la communauté, particulièrement sur les lignes où d'autres moyens de communication existent encore et soutiennent une concurrence, faible à la vérité, contre ces tout puissans établissemens. Mais des cas se sont déjà présentés, dans lesquels l'intérêt des compagnies privées et celui du public ont été réellement en opposition : et probablement, à mesure que ce nouveau système se substituera aux autres modes de voyager, d'autres conséquences fâcheuses se manifesteront, à moins que quelque autorité ne vienne protéger l'intérêt public. La crainte d'une ligne rivale peut parfois être un frein pour les compagnies, mais il est peu de localités où le public ait le choix ; et des difficultés sérieuses, infaillibles, doivent se présenter dans la mise en pratique de ces moyens de contrôle.

Le chemin de fer de Deeds et Selby est un exemple de l'opposition qui peut exister entre l'intérêt des compagnies et celui du public. M. Gott, dans sa déposition, a comparé deux périodes et montré que la compagnie, en élevant le prix des places, et en diminuant de 12,000 le nombre des voyageurs, avait augmenté son revenu de 1,300 liv. sterl. (32,500 fr.)

D'après le témoignage de M. Ritson, trésorier du chemin de fer de Manchester, Bolton et Bury, la compagnie a obtenu un plus grand revenu du transport d'un moindre nombre de voyageurs. On trouvera ces résultats dans les pièces à l'appui du rapport concernant les chemins de fer de Dundee et Newtyle, de Leeds et Selby et de Manchester et Boston ; et le comité appelle sur ce point l'attention du parlement et du public.

Il est, en effet, du devoir des directeurs, en veillant aux intérêts pécu-



naires de la compagnie, de maintenir les tarifs au point qui produit la plus grande somme de revenu ; or, cette obligation peut porter le plus grand préjudice au public et spécialement à la classe de voyageurs qui est le moins capable de le supporter.

Les funestes effets du système des routes en fer sur les classes de voyageurs les plus pauvres, paraîtront plus rigoureux à mesure que les autres moyens de voyager à bas prix par les diligences, par les messagers et les rouliers disparaîtront. L'opinion de MM. Robert Stephenson et Brevy sur ce point et sur les meilleurs moyens d'y remédier, est digne d'attention.

L'opposition qui a été constatée entre l'intérêt des compagnies privées et celui du public en ce qui regarde les tarifs des voyageurs, n'est pas moins réelle en ce qui concerne le prix du transport des marchandises par les chemins de fer. Quelques pétitions à ce sujet ont été renvoyées à votre comité, qui s'est efforcé en conséquence d'élucider ce point important.

Les opinions diffèrent beaucoup sur les avantages comparés des compagnies qui se chargent elles mêmes du transport, et des particuliers qui entreprennent le transport des marchandises, tandis que la compagnie fournit seulement les forces motrices et fixe les heures de départ et d'arrivée. Il est reconnu qu'une compagnie peut opérer, sur sa propre ligne, le transport des marchandises à meilleur marché qu'aucun autre expéditionnaire de roulage; parce qu'un système général pour la réception et le dépôt, pour l'emmagasinement, et le transport des marchandises, doit être plus économique, dit-on, que l'existence de plusieurs établissemens rivaux qui ont, chacun, une moindre somme d'affaires. D'ailleurs, la nature du commerce qui s'opère par des chemins de fer, ne comporte pas entre les expéditeurs, la concurrence que se font les établissemens rivaux qui transportent les marchandises sur les canaux ou sur les routes ordinaires..................................

....

Il faut ici distinguer entre les marchandises générales du pays, et ces articles plus légers, connus sous le nom de *marchandises de diligence* qui exigent un transport plus rapide. Ces dernières sont presque généralement transportées par les soins et sous la responsabilité des compagnies de chemins de fer; quant aux autres, divers systèmes ont été adoptés.

La compagnie de Londres et Birmingham a adopté le système de concurrence libre pour les marchandises; elle fournit les locomotives et les waggons, et elle a, depuis sa complète organisation, admis, sous certaines conditions réglementaires, les expéditionnaires à transporter des marchandises sur sa ligne.

D'un autre côté la compagnie de Grand'Junction paraît avoir voulu suivre un système opposé, mais par suite des dispositions adoptées par le chemin de fer de Londres et Birmingham, elle a admis sur sa ligne, des expéditionnaires particuliers, engagés dans le commerce de Londres; en se réservant cependant le transport de toutes les marchandises de Birmingham et du Lancashire.

La compagnie de Liverpool et Manchester a toujours exploité exclusivement sa ligne.

Le chemin de fer de Bolton et Leigh qui communique avec celui de Liverpool et Manchester, est loué à un seul expéditionnaire de roulage.

L'intention de North-Union est de suivre l'exemple de la compagnie de Londres et Birmingham, mais il n'y a encore qu'une seule messagerie sur

sa ligne, et comme elle est l'adjudicataire ou fermière du chemin de Bolton et Leigh, on pense qu'elle est assez riche et assez puissante pour s'attribuer le transport exclusif des marchandises sur ces deux lignes.

La compagnie de Newcastle et Carlisle exploite seule sur sa ligne.

Celle de Darlington et Stockton exploite le transport des marchandises sur sa ligne, mais il y a en même temps des particuliers qui opèrent le roulage au moyen de chevaux, sur ce chemin de fer.

La compagnie de Leeds et Selby est l'unique expéditionnaire des marchandises sur sa ligne.

Les routes en fer qui ne sont encore ouvertes qu'en partie, transportent encore à peine des marchandises, mais les compagnies se sont en général réservé ce transport.

Bien que votre comité ait apporté beaucoup d'attention à cet égard et qu'il ait recueilli une foule de renseignemens, il se sent néanmoins incapable d'émettre une opinion, tant que l'expérience n'aura pas mieux développé les avantages et les inconvéniens attachées à chacun de ces systèmes. Jusqu'à ce que les grandes lignes de communication entre les diverses parties du pays soient complettement achevées, et que les exigences publiques pour le transport des marchandises et des articles de petite messagerie soient mieux connues, il sera difficile de décider par quels moyens les intérêts du public pourront être le mieux protégés sous le monopole de fait qui sera alors établi.

Quant au transport des marchandises dites de diligence; différentes considérations se présentent : la sécurité et la rapidité, sont, dans ce cas, des points plus importans que le coût actuel du transport : au contraire, pour les marchandises et denrées plus lourdes, l'économie doit être considérée avant tout.

Il a été suggéré à votre comité que bien qu'il fut peut-être impraticable de livrer un chemin de fer à la concurrence générale il y aurait cependant convenance, dans certaines circonstances, d'autoriser une compagnie à passer avec son matériel complet sur la ligne d'un chemin de fer adjacent.

Comme nous l'avons déjà dit, une compagnie quelconque, peut aujourd'hui empêcher positivement les autres compagnies de passer sur sa propre ligne, non seulement en leur imposant son péage maximum, mais en les privant de toutes les commodités nécessaires. Dans quelques cas, cependant, des arrangemens ont été faits entre différentes compagnies, d'après lesquels il est permis à l'une de ces compagnies de faire parcourir le chemin de fer de l'autre par ses machines et par tout son matériel de transport. C'est ce qui a lieu sur la ligne de Liverpool et Manchester, sur tout le parcours de laquelle sont admis, entre autres, les convois du chemin de fer de Grand'Junction. Mais il faut dire que ces deux lignes sont principalement sous la direction des mêmes personnes, ce qui écarte la plupart des difficultés inhérentes à ces sortes de conventions. Quelques témoins pensent que cette liberté peut-être garantie avec succès sur les chemins de fer en général, à condition que les locomotives fussent soumises au contrôle immédiat de la compagnie dont on emprunterait la ligne.

Une autre question qui se rattache à celle-là, c'est la convenance de permettre qu'un *terminus* (1) soit commun à plusieurs chemins de fer. Lors

(1) C'est ainsi qu'on appelle, en Angleterre, les deux extrémités d'un chemin de fer : ce que nous désignons en France par *station de départ et station d'arrivée.*

du premier établissement des chemins de fer, il parut avantageux, surtont pour les approches de Londres, qu'une ligne principale servît de terminus commun à plusieurs chemins de fer. On ne pensait point alors qu'il fût nécessaire de ménager des lignes distinctes et séparées de rails, spéciales pour chaque branche de communication; on peut dire qu'il n'est résulté aucun inconvénient de l'existence du *terminus* qui, à Liverpool est commun au chemin de Grand-Junction et à celui de Liverpool et Manchester. Toutefois on y a établi une station spéciale pour les voyageurs, et une pour les marchandises.

Un acte de la présente session a autorisé le chemin de fer de Northern et Eastern à abandonner son terminus primitif et à faire usage d'une partie de la ligne et du terminus du chemin de Eastern Counties. Après avoir examiné le sujet, votre comité est d'avis que partout où une seule et même ligne de rails doit recevoir des convois venant de deux ou d'un plus grand nombre de lignes distinctes de communication, les chances d'accidens sont considérablement plus grandes. Toutes les fois que ces jonctions sont autorisées, la sécurité des voyageurs exige que l'on se rende bien compte de toutes les circonstances, et que l'on ait spécialement égard à la longueur de ligne qui est commune à plusieurs chemins de fer, aux particularités des courbes et des pentes, au point de jonction, et à la fréquence présumée des départs et de l'arrivée des convois.

Votre comité appelle la sérieuse attention de la chambre des Communes sur l'arrangement proposé du chemin de fer de Greenwich. On verra par les dépositions, qu'un mille trois quarts de ce chemin de fer est éventuellement destiné à être commun à quatre lignes différentes de chemins de fer : qui sont celles de Greenwick, de Croydon, de Brigthon et de Douvres.

Les compagnies de ces deux derniers chemins de fer se sont entendues pour parcourir une grande partie du chemin de fer de Croydon, tout en employant leur propres locomotives, et ainsi le commerce ou la circulation de ces quatre chemins de fer aura en commun la partie susdite de la ligne de Greenwich où il n'y a que deux voies, et où il serait impossible d'en augmenter le nombre si l'on n'élargit point les arches sur lesquels la route repose. Les convois de la ligne de Greenwirk partent tous les quarts d'heure de chaque terminus; et les jours de fête, ou quand quelques circonstances font désirer des convois plus fréquens, ils partent à des intervalles encore plus courts. La circulation sur celui de Croydon exige, dit-on, de fréquens départs de convois : de plus, la station principale, avec ses bâtimens nécessaires, est placée sur le côté nord du chemin de fer, de telle sorte que la circulation qui a lieu sur le chemin de fer de Croydon doit nécessairement croiser la ligne méridionale du chemin de fer de Greenwick et augmenter les chances de collision et conséquemment le danger des voyageurs.

Cependant les compagnies ont justement fait observer que les directeurs en établissant un fanal à la jonction des deux chemins de fer, et un ensemble de signaux et d'autres moyens, se sont efforcés de diminuer les dangers et les inconvéniens de ces combinaisons.

Quoiqu'il en soit des remèdes proposés, votre comité a la conviction qu'on ne devrait pas permettre aux quatre lignes dont il s'agit, de transporter des voyageurs jusqu'à ce qu'il ait été adopté un plan propre à faire disparaître les dangers que l'on redoute.

Votre comité a aussi arrêté son attention et porté ses recherches sur la question de savoir si les voyages par chemins de fer ont été ou non accompagnés de dangers pour les voyageurs. En considérant le grand nombre de personnes qui ont voyagé sur les chemins de fer, on peut affirmer qu'il est arrivé très peu d'accidens graves.

. . . .

La bonne clôture des chemins de fer est essentielle à la sûreté des voyageurs, et il faut remarquer que l'éminence sur laquelle un chemin de fer est assis, attire spécialement les bestiaux, en raison de sa sécheresse comparée aux champs contigus; une légère imperfection dans la clôture peut donc mettre en danger la vie de tout un convoi de voyageurs. Il est même douteux que des broussailles ou quelques épines puissent être considérées comme une suffisante et sûre protection pour la ligne d'un chemin de fer. Mais il est certain que le soin d'obliger une compagnie à de bonnes clôtures ne devrait pas être laissé aux propriétaires ou locataires des terres riveraines, qui peuvent ne pas être constamment vigilans, ni se soucier d'intervenir. L'intérêt général de toute compagnie de chemin de fer est intimement uni à la sûreté des voyageurs, mais votre comité pense que ce n'est pas là une suffisante garantie dans des cas où une inadvertance momentanée peut occasionner les résultats les plus déplorables.

Une autre source de danger, c'est la permission accordée aux chemins de fer de croiser à niveau les voies publiques. Mais une autre faculté bien plus sujette à critique, c'est celle que la législature a parfois sanctionnée, et qui consiste à permettre qu'un chemin de fer en croise un autre à niveau. Votre comité croit que cette permission ajoute beaucoup aux risques, et recommande fortement ces points à la considération du parlement.

Votre comité regarde aussi comme de la plus grande importance de placer soigneusement et convenablement les points de jonction ou de raccordemens de deux lignes de rails. Le défaut de précaution dans ces cas a déjà occasionné de graves accidens, et l'on pense que l'on peut disposer les choses de manière à en éviter à l'avenir.

A ce sujet votre comité a entendu plusieurs personnes qui font partie des compagnies de chemins de fer, et il a vu avec plaisir que leur attention s'était déjà tournée sur les perfectionnemens à introduire pour rendre ces points de jonction moins dangereux.

Il importe essentiellement à la sûreté publique et au maintien d'une communication régulière par les chemins de fer, que les compagnies aient un contrôle plus efficace sur leurs propres agens. On trouvera beaucoup de preuves de cette nécessité dans les documens et témoignages recueillis par le comité; et sans doute, dans des circonstances où la vie de beaucoup de personnes dépend de la bonne conduite et de la prompte obéissance des agens subordonnés, où la plus petite irrégularité peut être suivie de conséquences funestes, on voudra favoriser un système de discipline rigoureux, et l'on accordera aux directeurs des pouvoirs qui fortifient leur autorité.

Sur quelques chemins de fer, il existe, à chaque station, un livre sur lequel les voyageurs peuvent consigner leurs plaintes, et ces dépositions sont portées régulièrement à la connaissance des directeurs; c'est là une pratique qui peut être adoptée sur toutes les lignes, avec avantage pour les compagnies et le public.

Votre comité a fait plusieurs recherches afin de découvrir jusqu'à quel

point les intérêts de la société réclamaient la présence d'une autorité dont la surveillance et le contrôle protégeassent le public contre toutes combinaisons, ou tout réglement arbitraire de la part des propriétaires de chemins de fer; elle a également examiné si une telle autorité devait être ou non considérée comme funeste aux propriétés qui se trouvent engagées dans les chemins de fer. La premiere partie de ses recherches a porté sur les statuts que chaque compagnie a le droit de faire et de mettre en vigueur. Aujourd'hui il paraît que les directeurs de quelques chemins de fer ont le pouvoir de faire des statuts qui règlent la conduite non seulement de leurs propres agens, mais de toute personne qui voyage sur leur ligne. Ces compagnies possèdent donc des pouvoirs très étendus et très arbitraires; et dans quelques cas ces *lois* n'ont pas besoin de recevoir la sanction de quelque autorité supérieure, tandis que dans quelques actes de chemins de fer, plus récens, il est exigé que ces statuts soient sanctionnés ou par les juges des assises, ou par les magistrats des *quatre sessions*.

Il conviendrait beaucoup mieux, afin d'établir autant que possible un système uniforme, et de protéger duement la liberté générale, d'établir une autorité surintendante de la nature d'une commission (Board) qui connaîtrait de tous les statuts; qui aurait le pouvoir de sanctionner tous les réglemens nécessaires, et d'annuller tous ceux qui ne seraient point justifiés par les circonstances ou par l'intérêt général de la société. Il y a d'ailleurs beaucoup d'autres questions d'intérêt public pour lesquelles il serait souvent désirable que le contrôle d'une autorité supérieure intervint. Des disputes, où les intérêts du public peuvent être sérieusement compromis, peuvent souvent s'élever entre les directeurs des lignes contiguës. Une autorité supérieure pourrait s'y interposer avec grand avantage pour les propriétaires de ces lignes et pour les voyageurs. A cet égard, les opinions des témoins qui ont des rapports avec les compagnies de chemins de fer diffèrent beaucoup. Quelques-uns ont pensé que ces questions doivent être laissées à l'arbitrage des parties; d'autres pensent, au contraire, que dans ces cas il serait convenable d'établir un tribunal qui eut droit de contrôle. L'avantage de cette combinaison dépend cependant de la manière dont serait constitué ce tribunal. Il ne serait désirable qu'autant qu'il méritât la confiance du public et des propriétaires des chemins de fer.

Il est clair que les intérêts généraux de la société doivent quelquefois être en opposition avec ceux des propriétaires de railway, et que dans ces cas les combinaisons de capitalistes, associés en vue d'un avantage commun, et guidés par des directeurs capables, prévaudront probablement contre les efforts isolés et la résistance partielle du public.

En réalité, la législature ayant donné à ces compagnies un contrôle complet sur toutes les grandes artères de circulation du pays entier, votre comité pense qu'il est indispensable, tout à la fois pour la sûreté et la commodité des voyageurs et du public, d'interdire, en ce qui regarde la force motrice, la rivalité des concurrens sur la même ligne; bien qu'une telle interdiction entraîne la continuation du monopole. Mais en même temps qu'ils recommandent cette mesure, ils pensent qu'un contrôle devrait être exercé pour toutes les dispositions dans lesquelles le public serait intéressé. Il semble que ce contrôle devrait être placé dans les mains du pouvoir exécutif, et il serait expédient de le confier à une chambre qui serait annexée à la chambre du commerce, dont le président et le vice-président seraient membres avec un ou deux ingénieurs de rang et d'expérience.

Cette chambre ou commission aurait certains pouvoirs qui seraient confirmés par le parlement. Elle n'aurait aucun rapport avec un chemin de fer proposé, avant que l'acte d'incorporation ne fut accompli, et elle ne serait pas autorisée à contrôler ou régler les travaux d'aucun chemin de fer, tant qu'il serait en cours d'exécution, excepté dans le cas où la compagnie réclamerait l'opinion ou la sanction de la commission. Votre comité cependant incline à recommander qu'aucun nouveau chemin de fer ne soit ouvert ou livré à la circulation, pour le transport des voyageurs, avant qu'une inspection n'ait été faite sous la sanction de la commission. Si celle-ci désapprouve l'état et la condition du railway, elle aura la faculté d'adopter les mesures légales que réclame l'intérêt général. Son autorité n'irait point jusqu'à pouvoir promulguer des règles pour le gouvernement des compagnies de chemins de fer; mais il lui serait conféré un contrôle sur les réglemens auxquels le public peut être soumis par l'exercice des pouvoirs étendus, jusqu'ici octroyés à ces compagnies par leurs actes respectifs; et aucun statut n'aurait force de loi sans la sanction préalable de cette commission.

Toute plainte de la part du public, que l'exercice des pouvoirs des compagnies ferait naître, serait adressée à cette commission. La commission pourrait, si elle le jugeait convenable, déclarer le danger ou l'inconvénient qu'occasionnerait soit l'état de la route, soit des mauvaises dispositions de la part des compagnies, ou l'inconduite de ses agens; et si ses remontrances étaient méprisées, elle serait autorisée à prendre les mesures légales aux dépens de la chose publique. Cette commission serait en outre le tribunal naturel pour l'arbitrage de tous les points en contestation entre les lignes contiguës.

Votre comité ne balance point à exprimer de nouveau l'opinion que quelque commission supérieure de contrôle est nécessaire pour protéger le faible contre le fort, et pour combattre les maux inhérens au monopole.

En ce qui regarde le système actuel de taxer les chemins de fer, une pétition a été renvoyée au comité par la chambre des communes, de la part de la compagnie du chemin de fer de Forfar et Arbroath, par laquelle cette compagnie sollicite une modification dans le mode de lever la taxe sur les voyageurs des chemins de fer.

La taxe actuelle est d'un huitième de penny par mille pour chaque voyageur réellement transporté; mais par la 52e section de l'acte qui impose cette taxe, la commission du trésor a été autorisée, toutes les fois qu'elle le jugerait convenable, à transiger avec les compagnies des chemins de fer, pour quelque somme d'argent moindre que la somme des droits que cet acte permettrait d'imposer, et pour tenir lieu de ces droits. Il résulte des documens et témoignages fournis par le département des taxes, que cette faculté a été graudement exercée, particulièrement dans le nord de l'Angleterre et en Ecosse, et que l'on a perçu infiniment moins que la taxe exigible. Il paraît en outre que ces compositions ou arrangemens sont déterminés d'après les circonstances propres à chaque cas, beaucoup plus que d'après un principe général. Ces compositions ont été consenties pour trois ans, passés lesquels, elles ont cessé pour quelques-unes; tandis que pour d'autres elles ont été renouvelées, quoique dans des termes moins favorables aux propriétaires des chemins de fer. Votre co-

mité n'a aucune raison de croire que ces pouvoirs aient été induement exercés; mais il pense qu'il y a lieu d'examiner de nouveau cette matière à la prochaine session.

Les pétitionnaires demandent que cette taxe soit transformée en une taxe sur la partie du revenu brut du chemin de fer qui provient du transport des voyageurs : ils avancent à l'appui de leur demande que la taxe actuelle pèse inégalement sur les chemins de fer qui tirent principalement leur revenu des voyageurs de seconde classe; et ils établissent en outre que la taxe est préjudiciable aux intérêts des classes les plus pauvres, attendu qu'elle pèse évidemment davantage sur le prix le plus bas des places que sur le plus élevé. On ne saurait contester que le poids de la taxe est inégal et pèse davantage sur les chemins de fer situés dans les localités les plus pauvres du pays, et où les voyageurs sont principalement des ouvriers et des mécaniciens, que sur les grandes lignes où la plupart des voyageurs paient le PRIX le plus élevé des places.

Les chemins de fer d'Ecosse et ceux de quelques parties du nord de l'Angleterre souffrent plus particulièrement du mode actuel de prélever la taxe.

Il serait cependant bien difficile de fixer un droit qui produisît l'équivalent du revenu actuel. Les compagnies d'ailleurs auraient le moyen de diminuer le revenu brut produit par les voyageurs sans réduire leurs profits. Par exemple, le chemin de fer de Londres et Birmingham ne limite pas aujourd'hui très exactement la quantité de bagages que les voyageurs, sans aucune charge supplémentaire, peuvent emporter avec eux; mais si l'on devait lever une taxe sur le revenu brut qui provient des voyageurs, la compagnie aurait alors intérêt à réduire les PLACES des voyageurs et à charger leur BAGAGE, puisque les profits résultant de cette charge ne seraient point soumis à la taxe. Dans l'état actuel des communications par chemins de fer, votre comité ne se sent pas préparé pour recommander quelque changement immédiat dans le système des taxes, tel qu'il est sollicité par les pétitionnaires; d'autant plus qu'il considère que les chemins de fer sont extrêmement favorisés à cet égard par rapport aux autres modes de voyager par terre. Mais ils pensent que ce sujet mérite l'attention de la législature et les recherches futures du comité.

Note 5 (pag. 229).

M. Vallée a calculé que le revenu territorial des grandes routes de France s'élevait au moins à 16 p. cent du capital avancé pour les exécuter; — que celui du canal du Centre en particulier était de 29 p. cent; — et que le revenu *fiscal* de ce même canal était d'environ 6 p. cent, du capital avancé pour son exécution; bien qu'il fut grevé de droits beaucoup trop forts : si l'on supprimait totalement le péage sur le canal, ce revenu fiscal ne pourrait pas être porté à moins de 12 p. cent du capital.

Dans son intérêt fiscal même, l'Etat doit donc s'occuper uniquement de la prospérité générale : en fécondant le pays, il féconde les ressources de

l'impôt. Si donc l'abaissement des tarifs ou leur absence complète est commandée par la prospérité générale, il n'a rien de plus à considérer. Au contraire, une compagnie n'a d'autres sources de recettes et de bénéfices que celle de son tarif, et c'est sur ce tarif uniquement qu'elle compte. Donc, si avec un certain tarif, dit M. Vallée, une compagnie peut rentrer en 99 ans dans le capital avancé, le gouvernement, même avec un tarif moindre, y rentrera plus promptement encore, comme en 10, 15 ou 20 ans.

Ainsi avec l'Etat, non seulement les chemins de fer peuvent ne supporter que des tarifs ou péages très modérés; mais il y a avantage qu'il en soit ainsi, pour le trésor public et dans l'intérêt des commerçans et des consommateurs.

« Mais, a-t-on objecté, comme ces résultats (l'augmentation des recettes indirectes de l'Etat) sont *indépendans de l'imposition ou de la franchise du péage*, si l'État devient trop riche par la suite, qu'il en profite avant tout pour supprimer ou diminuer les impôts vexatoires et qui pèsent principalement sur les malheureux. Mais tant qu'on sera dans la nécessité de lever des contributions, il faut, pour être conséquent, nous ne disons pas avec les plus saines notions, mais avec le plus simple bon sens, continuer à faire payer à ceux qui s'en servent, le péage sur les nouvelles voies de communications; cet impôt, s'il est vrai qu'on puisse lui donner ce nom, est, dans l'ordre d'une bonne administration, le dernier à supprimer. »

L'on fait erreur lorsqu'on suppose que ces résultats sont indépendans de l'imposition ou de la franchise des péages. Ils en dépendent au contraire complètement; et selon que le tarif sera moindre, ces recettes et cette prospérité seront nécessairement plus grandes. Comment peut-on s'aveugler jusqu'à prétendre que l'existence des péages est sans influence sur ces *résultats*. S'il en était ainsi, l'Etat pourrait laisser faire les compagnies, et celles-ci pourraient imposer tels tarifs qu'il conviendrait à leur rapide fortune. — Parmi les impôts vexatoires, il faut d'abord classer celui des péages sur les voies de transport, qui pèsent principalement sur les malheureux: ne dirait-on pas que la locomobilité, et la nécessité ou l'agrément des voyages ne sont pas une des libertés enviables aux yeux des masses?

Sans doute les impôts sur les boissons, sur le sel, etc., tels qu'ils sont répartis sont vexatoires et révoltants, *en ce qu'ils pèsent principalement sur le malheureux*; mais ce ne sont pas ces impôts eux-mêmes qui sont absolument mauvais, c'est leur *injuste répartition*; d'ailleurs, nous avons dit quels impôts seraient à substituer à ceux-là, bien longtemps avant qu'il fût bon ou préférable de s'arrêter aux péages sur les voies de communications. (Voyez pag. 243-262 de ce volume, et la note 7 ci-après.)

NOTE 6 (page 242.)

M. Bartholony voulant montrer les avantages que présentent les compagnies industrielles sur le gouvernement, pour l'exécution des travaux d'utilité publique, emploie des argumens que nous ne comprenons pas ou qui vont directement contre sa thèse.

« Avant d'entrer dans le développement de nos idées à ce sujet, dit-il, nous croyons utile de faire entre les voies ordinaires de transport et celles

qu'il s'agit de créer, une comparaison d'où ressortiront vivement les avantages que doit attendre le pays des nouvelles voies de communications. Cette comparaison fera d'ailleurs apprécier à sa juste valeur, l'avantage du parcours gratuit des routes ordinaires, qu'on oppose sans cesse au péage imposé sur les chemins de fer et les canaux, et dont on est parvenu à se faire un argument contre les compagnies industrielles.

« Jusqu'à ce que les canaux de 1821 et 1822 soient entièrement achevés et complétés, on peut dire que le système de viabilité de la France n'aura guère consisté que dans les routes royales et départementales, dont le pays fut sillonné il y a un siècle. L'*Etat fit alors une dépense considérable pour l'établissement de ces routes qu'il fallut ensuite entretenir à grands frais; mais elles mirent en rapport les provinces les moins riches, les plus arriérés, avec Paris et les provinces où la civilisation, l'agriculture et l'industrie étaient le plus avancées.*

« Qui oserait dire que le sacrifice énorme qu'on fit alors, et qui pour un grand nombre devait paraître sans compensation, n'a pas produit d'immenses résultats? Qui pourrait méconnaître que malgré leurs imperfections, les routes ont été une des causes les plus fécondes de la prospérité publique? *Cependant aujourd'hui, dans l'état actuel des choses, ces routes, pour la plupart, ne devraient pas être faites si elles étaient à faire; c'est-à-dire qu'elles pourraient être remplacées avantageusement par les voies nouvelles.* C'est ce qu'il nous sera facile de démontrer. »

M. Bartholony le démontre en effet, ou du moins nous supposons qu'il le démontre, et il poursuit ainsi : « Il résulte incontestablement des faits qui précèdent, que le public trouvera dans la jouissance des canaux et des chemins de fer, d'immenses avantages et d'importantes économies.......... En effet, tandis que les routes ordinaires dont l'usage est onéreux, coûtent des sommes énormes, pour leur établissement et leur entretien annuel; les chemins de fer et les canaux, exécutés par des compagnies industrielles, *se créent et s'entretiennent d'eux-mêmes.* »

Il n'y a pas une ligne dans ces passages qui ne plaide contre le système de l'auteur; mais il nous est superflu d'en fortifier notre cause. Nous accordons à M. Bartholony que les chemins de fer puissent se substituer avantageusement aux routes pavées. — Que peut-il en conclure en faveur des compagnies concessionnaires qui ne puisse se dire à bien plus forte raison en faveur de l'exécution par l'Etat : si l'usage des routes ordinaires est onéreux, que l'Etat les remplace par des chemins de fer moins coûteux : c'est son devoir. Il est vrai que ces chemins de l'Etat ne se *créeront pas et ne s'entretiendront pas d'eux-mêmes, comme ceux des capitalistes concessionnaires*, au dire de M. Bartholony. — Mais aussi, de nos jours où les *miracles* ont perdu tout crédit, le public se rirait des économistes qui voudraient lui montrer des chemins de fer et des canaux SE CRÉANT ET S'ENTRETENANT D'EUX-MÊMES.

Quant à l'avantage du parcours gratuit des routes ordinaires qu'on oppose au péage imposé sur les chemins de fer et les canaux, c'est avec raison qu'on s'en fait un argument contre les compagnies, *tant que cette gratuité existe.* Il ne faut pas un grand effort d'intelligence pour parvenir à le comprendre.

Le sacrifice énorme fait par l'Etat il y a un siècle, pour l'établissement des routes royales, a produit d'immenses résultats, dites-vous! eh bien! con-

chez-en donc que la mesure est bonne, que les nouveaux sacrifices de l'Etat pour la création des chemins de fer *nationaux*, *publics*, aurait encore d'immenses résultats; et n'objectez plus l'avantage de confier cette œuvre aux concessions, car vous ne pouvez pas ne point être maintenant convaincu de leur caractère *anti-social* et *anti-économique*.

NOTE 7. (Page 249.)

« On trouve dans l'*esprit des lois*, dit J.-J. Rousseau, que l'imposition par tête est plus propre à la servitude, et la taxe réelle plus convenable à la liberté. Cela serait incontestable, si les contingens par tête étaient égaux; car il n'y aurait rien de plus disproportionné qu'une pareille taxe, et c'est surtout dans les proportions exactement observées, que consiste l'esprit de la liberté. Mais si la taxe par tête est exactement proportionnée aux moyens des particuliers, elle est la plus équitable, et par conséquent la plus convenable à des hommes libres. Ces proportions paraissent d'abord très faciles à observer, parce qu'étant relatives à l'état que chacun tient dans le monde, les indications sont toujours publiques; mais outre que l'avarice, le crédit et la fraude savent éluder jusqu'à l'évidence, il est rare qu'on tienne compte dans ces calculs, de tous les élémens qui doivent y entrer. Premièrement, on doit considérer le rapport des quantités, selon lequel, toutes choses égales, celui qui a dix fois plus de bien qu'un autre, doit payer dix fois plus que lui. Secondement, le rapport des usages, c'est-à-dire la distinction du nécessaire et du superflu. Celui qui n'a que le simple nécessaire ne doit rien payer du tout; la taxe de celui qui a du superflu, peut aller au besoin jusqu'à la concurrence de tout ce qui excède son nécessaire. A cela, il dira qu'eu égard à son rang, ce qui serait superflu pour un homme inférieur est nécessaire pour lui, mais c'est un mensonge: car un grand a deux jambes ainsi qu'un bouvier, et n'a qu'un ventre non plus que lui.....

» Un troisième rapport qu'on ne compte jamais, et qu'on devrait toujours compter le premier, est celui des utilités que chacun retire de la confédération sociale, qui protège fortement les immenses possessions du riche, et laisse à peine un misérable jouir de la chaumière qu'il a construite de ses mains. Tous les avantages de la société ne sont-ils pas pour les puissans et les riches? Tous les emplois lucratifs ne sont-ils pas remplis par eux seuls? toutes les grâces, toutes les exemptions ne leur sont-elles pas réservées; et l'autorité publique n'est-elle pas toute en leur faveur?................
Que le tableau du pauvre est différent! plus l'humanité lui doit, plus la société lui refuse............................ « Une autre attention non moins importante à faire, c'est que les pertes des pauvres sont beaucoup moins réparables que celle du riche, et que la difficulté d'acquérir croît toujours en raison du besoin. On ne fait rien avec rien; cela est vrai dans les affaires comme en physique; l'argent est la semence de l'argent, et la première pistole est quelquefois plus difficile à gagner que le second million. Il y a plus encore: c'est que tout ce que le pauvre paie, est à jamais perdu pour lui, et reste ou revient dans les mains du riche; et comme c'est aux seuls hommes qui ont part au gouvernement, ou à ceux qui en approchent, que passe tôt ou tard le produit des impôts, ils ont, même en payant leur contingent, un intérêt sensible à les augmenter.

« Résumons en quatre mots le pacte social des deux États : *Vous avez besoin de moi, car je suis riche et vous êtes pauvre; faisons donc un accord entre nous : je permettrai que vous ayez l'honneur de me servir, à condition que vous me donnerez le peu qui vous reste, pour la peine que je prendrai de vous commander.*

» Si l'on combine avec soin toutes ces choses, on trouvera que pour répartir les taxes d'une manière équitable et vraiment proportionnelle, l'imposition n'en doit pas être faite seulement en raison des biens des contribuables, mais en raison composée de leurs conditions et du superflu de leurs biens. Opération très importante et très difficile que font tous les jours des multitudes de commis, honnêtes gens et qui savent l'arithmétique, mais dont les Platon et les Montesquieu n'eussent osé se charger qu'en tremblant et en demandant au ciel des lumières et de l'intégrité.......................

» Les droits sur l'importation des marchandises étrangères dont les habitans sont avides sans que le pays en ait besoin; sur l'exportation de celles du crû du pays dont il n'a pas de trop et dont les étrangers ne peuvent se passer; sur les productions des arts inutiles et trop lucratifs; sur les entrées dans les villes des choses de pur agrément, et en général sur tous les objets de luxe, rempliront tous ce double objet. C'est par de tels impôts, qui soulagent la pauvreté et chargent la richesse, qu'il faut prévenir l'augmentation continuelle de l'inégalité des fortunes, l'asservissement aux riches d'une multitude d'ouvriers et de serviteurs inutiles, la multiplication des gens oisifs dans les villes et la désertion des campagnes.........................

» Qu'on établisse de fortes taxes sur la livrée, sur les équipages, sur les glaces, lustres et ameublemens, sur les étoffes et la dorure, sur les cours et jardins des hôtels, sur les spectacles de toute espèce, sur les professions oiseuses, comme baladins, chanteurs, histrions, et en un mot sur cette foule d'objets de luxe, d'amusement et d'oisiveté, qui frappent tous les yeux, et qui peuvent d'autant moins se cacher que leur seul usage est de se montrer, et qu'ils seraient inutiles s'ils n'étaient vus. Qu'on ne craigne pas que de tels produits fussent arbitraires, pour n'être fondés que sur des choses qui ne sont pas d'une absolue nécessité; c'est bien mal connaître les hommes, que de croire qu'après s'être une fois laissés séduire par le luxe, ils y puissent jamais renoncer; ils renonceraient cent fois plutôt au nécessaire, et aimeraient encore mieux mourir de faim que de honte......... Tant qu'il y aura des riches, ils voudront se distinguer des pauvres; et l'Etat ne saurait se former un revenu moins onéreux, ni plus assuré que sur cette distinction. ......

« En un mot, supposons que l'esprit du gouvernement soit constamment d'asseoir toutes les taxes sur le superflu des riches, il arrivera de deux choses l'une : ou les riches renonceront à leurs dépenses superflues pour n'en faire que d'utiles, qui retourneront au profit de l'État; alors l'assiette des impôts aura produit l'effet des meilleurs lois somptuaires; les dépenses de l'Etat auront nécessairement diminué avec celles des particuliers; et le fisc ne saurait moins recevoir de cette manière, qu'il n'ait beaucoup moins encore à débourser : ou si les riches ne diminuent rien de leurs profusions, le fisc aura dans le produit des impôts, les ressources qu'il cherchait pour pourvoir aux besoins réels de l'État. Dans le premier cas, le fisc s'enrichit de toute la dépense qu'il a de moins à faire; dans le second, il s'enrichit encore de la dépense inutile des particuliers. »

Assurément les considérations émises par J.-J. Rousseau sur la théorie

des impôts sont aussi justes que radicales ; mais le principe de l'*impôt progressif* qu'on trouve promulgué hardiment pour la première fois dans ses écrits est d'une application très difficile.

Depuis ce grand homme, les novateurs, ses disciples, n'ont pas cessé d'en tenter la réalisation.

La révolution française posa comme une maxime libérale dans un *essai* de déclaration de droit démocratique que « les citoyens dont les revenus n'excèdent point ce qui est nécessaire à leur subsistance sont dispensés de contribuer aux dépenses publiques ; les autres doivent le supporter progressivement, selon l'étendue de leur fortune. » Mais les voies et moyens *pratiques*, la déclaration ne les indiquait point.

En 1793, la Convention elle-même décréta « qu'il serait établi un impot gradué et progressif sur le luxe et les richesses tant foncières que mobilières. » Cette fois encore on ne s'entendit point sur les moyens de cet impôt ; à moins qu'on ne considère les emprunts forcés qui suivirent cette décision radicale comme la mise en pratique révolutionnaire de ce principe.

Depuis cette époque, des combinaisons et des *progressions*, ont été proposées pour arriver à l'application : parmi les plus récens systèmes d'impôt progressif, celui des économistes de l'école de Saint-Simon est sans doute le plus avancé. Mais il y a été fait des objections dont la conclusion serait, si elles étaient fondées, que l'impôt *simplement proportionnel* est à jamais le seul praticable ; et que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles (1).

Toutefois ces objections n'atteignent pas, que nous sachions, la combinaison qui consisterait à substituer aux taxes personnelles, mobilières et des patentes, un seul et unique droit proportionnel progressif, ayant pour base le loyer *sans distinction de professions*. La loi fixerait la quotité de l'impôt, qui devrait être variable selon la population des villes, et dans chaque ville selon l'importance du loyer ; de manière à ce que la base de l'impôt fût relativement d'autant plus élevée que le prix du loyer serait plus fort.

Pour les villes de 80,000 âmes, par exemple, l'échelle des droits pourrait être ainsi établie (personnel, mobilier et patentes réunis.)

Pour un loyer de 500 fr. et au dessous, 4 fr. par 100 fr. de loyer.

501	à	1,000	—	5
1,001	à	1,500	—	6
1,501	à	2,000	—	7
2,001	à	3,000	—	8
3,001	à	4,000	—	9
4,001	à	5,000	—	10
5,001	à	6,000	—	11
6,001	à	7,000	—	12
7,001	à	8,000	—	13
8,001	à	10,000	—	14
10,001	et au dessus		—	15

(1) Voir dans la *Revue des Deux-Mondes*, livraison du premier avril 1833, un article curieux de M. Corcelles, sur L'IMPÔT PROGRESSIF.

Dans les villes de 60 à 80,000 âmes, la progression devrait commencer à 400 fr.; dans celles de 40 à 60 mille à 300 fr., etc. — On ne donne ces bases que pour traduire la pensée du système en chiffre. Car dans l'application ces bases sont susceptibles d'éprouver de grandes modifications.

Quant aux moyens propres à atteindre les propriétaires *fonciers*, on ferait supporter de nouveaux centimes additionnels à la contribution foncière et aux propriétés bâties. Enfin on augmenterait les droits d'enregistrement sur les mutations par décès et les donations entre-vifs, en ayant égard aux différens degrés de parenté, c'est-à-dire, en augmentant les droits au fur et à mesure que les degrés sont plus reculés.

Quoiqu'il en soit de l'impuissance des économistes et de la difficulté de trouver de bons moyens, il est certain que si la science et la bonne volonté font défaut *par en haut*, les révolutions *par en bas*, et les maux qui s'ensuivent, se chargeront de punir les passions égoïstes qui s'opposent au mieux être du grand nombre à l'aide des éternelles *fins de non recevoir* fondées sur la prétendue *impossibilité* de trouver *en tout*, un meilleur état de choses que celui qui existe; comme si la France et l'humanité en étaient arrivées aux dernières limites de la civilisation et de l'économie sociale et politique.

Après cela nous en convenons : ce n'est point par des mesures fiscales que la société se sauvera ou se guérira. La moindre inégalité de richesses et de bien-être se fera pour le grand nombre, non point uniquement par un impôt progressif quelconque sur les fortunes *acquises*, mais principalement par des obstacles religieux, moraux et légaux; par des *institutions* et des combinaisons industrielles qui empêcheront indirectement chacun de s'enrichir outre mesure, en un jour, et par le fait de l'imbécille hazard.

L'organisation du travail, et avec elle la *loi d'une distribution plus équitable des produits* du travail, voilà le souverain remède : tant que les rapports entre les maîtres et les ouvriers, entre les capitalistes et les non-capitalistes resteront ce qu'ils sont de temps immémorial, tant qu'il n'y aura point de sécurité et d'aisance pour la multitude des hommes, il n'y a ni trêve ni repos à attendre. Les sociétés seront agitées comme les eaux des mers, par les crises commerciales et politiques, par les atteintes portées à la vie ou à la propriété.

C'est peu de frapper le courant, si l'on ne tarit les sources. Dessèche-t-on, purifie-t-on un marais fétide, tant qu'on respecte les canaux corrompus qui l'alimentent?

C'est cependant notre prétention quand nous voulons remédier efficacement aux inégalités de bien-être, par l'assiette des impôts.

Il en est ici comme pour la question des crimes et délits. On s'attaque à l'économie intérieure des pénitentiaires, aux formes des cellules et des prisons; l'on s'occupe exclusivement de guérir les hommes condamnés aux bagnes, sans s'occuper au-dessus de tout d'empêcher qu'ils ne deviennent malades. —Après les avoir négligés dans leur éducation première, et leur avoir laissé contracter les *habitudes du vice*, la *passion du crime*, on s'étonne qu'ils soient *endurcis* jusqu'à se montrer rétifs à la panacée des moralisateurs de la prison!... Otez les *causes* du mal, atteignez la *racine*, c'est-à-dire, soyez hardiment *radicaux*, remontez aux sources premières; et là, efforcez-vous de tarir, de couper, d'extirper au vif : tout le reste est secondaire, insignifiant ou puéril.

En procédant ainsi, l'œuvre pourra être lente et difficile; mais ce que vous ferez dans cette ligne sera efficace à jamais.

C'est IMPOSSIBLE, dites-vous! soit..., mais écoutez: chez les Cannibales, les SAVANS tiennent aussi pour *impossible* qu'on bon citoyen de la tribu vainqueur ne boive pas dans le crâne de son ennemi!!...

Tout est *difficile* dans le mouvement progressif des choses sociales: cela est incontestable; mais, en fait d'harmonisation avec ses semblables et de sacrifices mutuels, rien n'est impossible à la volonté de l'homme; ou du moins nul ne peut dire les limites du possible, et nous sommes encore des écoliers, ô savans prophètes d'*impossible!*

NOTE 8 (page 243.)

M. Bartholony cite dans son écrit: *du meilleur système à adopter pour l'exécution des travaux publics*, etc., (page 189, Notes) , une opinion sur le droit de péage, par M. Pillet-Will, propriétaire intéressé dans les canaux ou autres voies de transport *concédés* moyennant péages. La conclusion logique de l'opinion de M. Pillet-Will et en général des importateurs du régime anglais, serait que les péages sont un bien; ou du moins que s'ils sont un mal, c'est un mal sans remède; attendu que le rachat des canaux serait difficile; attendu que M. Pillet-Will ne soupçonne pas de moyens de se passer des péages comme source d'impôt, ou de moyens de percevoir ces péages, meilleurs que le mode des concessions; attendu enfin que les droits acquis sont à jamais sacrés fussent-ils fondés sur une révoltante iniquité. Nous sommes arrivés aux derniers expédiens du génie des combinaisons fiscales. Tout ce qui était raisonnablement imposable est imposé, et la répartition des impôts est parfaite.

Donc, vous voyez bien que ceux qui meurent de faim ou qui n'ont des fruits de leur travail que le résidu, doivent immobiliser l'ordre des choses qui vaut de gros revenus aux amateurs de concessions.

Ecoutez encore M. Bartholony: « Un chemin de fer qui a coûté des sommes considérables à établir, qui en exige d'importantes chaque année, tant pour son entretien que pour son exploitation, ne *servira pas à l'universalité des Français;* beaucoup d'ÉTRANGERS viendront au contraire, jouir de son commode usage, tandis qu'une quantité d'*habitans de la Bretagne* et de nos provinces éloignées ne *le verront même jamais.* Cependant, pour faire ces énormes dépenses, il aura fallu lever des impôts que *tous les Français sans exception auront payés.* » Or nous le demandons, est-il équitable de faire payer une chose également à ceux qui en tirent avantage en s'en servant, et à ceux qui ne sont pas en position de s'en servir? »

Que voulez-vous répondre à des publicistes qui en sont encore à comprendre l'équitable pondération du savant mécanisme des *impôts unitaires et nationaux*, et la solidarité finale de toutes les localités et de tous les individus d'un même empire! à des écrivains qui veulent distinguer les nouvelles voies en chemins de fer bretons, normands, picards, etc., et qui supposent qu'il est nécessaire de VOIR ou *fréquenter* un chemin pour qu'il nous soit utile personnellement. Eh! M. Bartholony, les habitans de la Bretagne contribueront pour les chemins de fer du nord par exemple, et le nord à son tour contribuera au percement de routes stratégiques dans la

Vendée, lesquelles routes sont la première condition de la civilisation de ces contrées pauvres et retardataires; et grâce à cette réciprocité et au balancement des contributions mutuelles, chaque citoyen, chaque localité finalement aura payé en raison de ses jouissances personnelles à l'aide du système de perception et d'affectation de recettes, le plus simple et le plus économique pour tous les contribuables.

Il semble réellement entendre un économiste fraîchement ressuscité du moyen âge, pour qui l'*étranger* était un ennemi qui ne devait pénétrer au sein de la patrie qu'à travers les barrières et les douanes!

N'avais-je pas raison de dire que nos capitalistes veulent parquer et scinder de nouveau en tribus distinctes la nationalité française une et indivisible!

A toutes ces thèses intéressées, et passablement sophistiques, des hauts capitalistes, amateurs de concessions, nous opposerons celle d'un défenseur des intérêts du *petit peuple*, auquel le *journal des Débats* a bien voulu prêter ses colonnes: (19 octobre 1839).

« Le conseil qui représente les intérêts généraux du département de la Seine n'oubliera pas que les classes les plus intéressantes de la population *extrà muros* ont peut être le plus à souffrir de la servitude du péage sur les ponts. Par un impôt trop onéreux parce qu'il se répète chaque jour, les ponts d'Ivry, de Bercy, d'Austerlitz, de Constantine, de l'Archevêché, de la Cité, de Louis-Philippe, d'Arcole, des Arts, du Carrousel, des Invalides et de Grenelle, sont comme frappés d'interdiction pour les cultivateurs et les établissemens de la banlieue qui alimentent nos marchés et apportent leurs produits à la consommation de la capitale. En remontant le fleuve depuis le pont de Sèvres jusqu'aux dernières limites du département voisin de Seine-et-Oise, dans une étendue de plus de dix lieues, et pour une population de deux à trois millions d'habitans, la circulation n'est libre, du nord au midi, que par sept ouvertures! Ainsi, quand de toutes parts le département est sillonné de routes et de chemins, la grande ligne de la Seine sépare en deux régions étrangères l'une à l'autre les deux moitiés du cœur de la France, et n'offre pas même un passage pour chaque lieue à la charrette de la laitière et du maraîcher, ou au convoi de farine qui nous apporte un pain si chèrement payé.

» Ceux des membres du conseil-général qui appartiennent en même temps au corps municipal de Paris n'auront pas moins égard sans doute à l'état de désertion où languissent les arrondissemens de la rive gauche relativement au reste de la ville. Ils savent combien peu se fait sentir dans l'île Saint-Louis, comme dans la Cité, le mouvement imprimé sur la rive droite aux constructions et restaurations d'édifices particuliers. Ils ont sous les yeux, de la salle même où ils délibèrent, l'unique rue qu'on ait ouverte depuis des siècles dans la Cité, la rue d'Arcole, inachevée, sans commerce, sans habitans, et comme morte-née malgré les sacrifices de quelques entrepreneurs trop confians, parce qu'elle est enfermée entre les barrières de quatre ponts à péage. Tous, à quelque partie de la ville ou de la banlieue qu'ils doivent leur mandat, ils reconnaîtront que les ponts jetés sur la Seine ne sont pas seulement des rues pour Paris, mais des routes à la fois royales et départementales ou de grande communication. Et comment pourrait-on concilier le maintien d'un péage que 300,000 fr. par an suffiront à racheter, avec le sacrifice annuel de plusieurs millions consacrés par les soins du conseil à percer dans l'intérieur de la ville des rues neuves d'un usage secondaire, car elles n'ont après

tout qu'une importance de chemins vicinaux? L'Etat enfin, le département et la commune sont également intéressés à nous débarrasser d'une entrave mortelle à tout progrès, et le ministre de l'intérieur, comme le conseil-général et le conseil municipal, devront s'empresser à l'envi de satisfaire à cet égard aux vœux unanimes de la population parisienne et du département.

» Oui, sans doute; mais le point-essentiel de la difficulté est précisément peut-être de réunir ces trois autorités dans un commun accord. Pensez-vous donc que tout soit dit lorsqu'une mesure est reconnue, au dire de chacun, pour bonne et utile en elle-même. Vous êtes bien loin de compte. Songez que la question appartient, non seulement à trois juges, mais à trois maîtres différens. Or, si d'un côté l'Etat, de l'autre le département, de l'autre encore la commune, doivent entrer pour une part dans les frais d'affranchissement des ponts considérés comme routes royales, ou départementales, ou communales, chacun d'eux défendant son budget à outrance, c'est à qui, du ministre ou du préfet, contribuera le moins; et, faute de s'entendre, on ajourne indéfiniment. Et comment un bon projet pourrait-il échapper tout entier sain et sauf à des tiraillemens semblables? Peut-être faut-il n'attribuer qu'à ces complications, et la rareté de l'éclairage, et l'abandon déplorable où sont laissés les trottoirs des ponts et des quais entretenus en commun par l'Etat et par la ville; mais c'est assurément là la principale cause qui a introduit l'étroite et funeste pratique des concessions d'un impôt exceptionnel établi sur la circulation entre les rives de la Seine. C'est pour cela, comme nous l'avons dit, que les deux Paris, *citra* et *ultrapontin*, ne sont guère plus voisins en 1840 qu'ils ne l'étaient en 1775, quand fut achevé par Louis XVI le dernier pont libre de la Concorde. Nous voyons aujourd'hui une réparation momentanée au pont Royal intercepter toute communication pour les voitures publiques et pour les classes ouvrières et indigentes dans l'immense espace qui sépare le pont Neuf du pont de la Concorde. Si cependant le prix de ces réparations bien entendues, et qu'il ne faut pas regretter, avait servi de préférence à racheter du péage le pont des Saints-Pères, dès ce moment le pont Royal, réputé trop étroit, eût suffi de reste à une circulation dégagée de tout ce qui se rejetait sur le pont des Saints-Pères; et quel avantage incalculable pour les 10e et 11e arrondissemens de la rive gauche!

» Tous les jours encore on propose à l'administration de concéder l'établissement de nouveaux ponts, nécessaires, il faut bien le croire, au service du public, puisque la spéculation privée offre de s'en charger à ses risques, moyennant un péage. Quelques centaines de mille francs prélevés sur notre épargne communale pour couvrir nous-mêmes la dépense de ces ponts ne seraient pas moins bien employés qu'à des constructions de luxe ou à des percemens ou élargissemens de rues moins utiles. Mais non: le fleuve est du domaine de l'Etat, et la ville n'y veut rien entreprendre si l'Etat ne contribue. L'Etat résiste à son tour; il dépense ailleurs, et rien ne se fait, où l'on en revient au péage. Ainsi le pauvre Parisien, riche à quarante millions de revenus, ne peut avoir un pont à lui! On lui vend le droit de circuler dans ses murs, comme on avait la prétention de l'empêcher de puiser l'eau de l'Ourcq aux bornes-fontaines, après avoir dépensé sur ses revenus cinquante millions pour amener là cette eau; comme on lui vend encore l'eau qu'il boit, faute d'un dernier million pour établir dans la Seine une turbine capable d'alimenter *gratis* toutes les fontaines présentes et futures. Heureux encore que quelque société de banque anonyme ne soit pas chargée de ce service, moyennant un

droit emphytéotique sur chaque verre d'eau, pour avoir avancé à la ville la première mise de fonds d'une pompe et d'une conduite!

» L'établissement de ces turbines, qui pourraient au besoin élever dans Paris, à peu de frais, des eaux aussi abondantes que celles des célèbres aqueducs de Rome, se rattache à la construction bien simple d'un barrage mobile dans la Seine, qui, maintenant les eaux du fleuve à une élévation constante, devait permettre d'utiliser le passage du petit bras de la rivière et assurait enfin l'importante navigation de la Seine, remplie d'écueils aujourd'hui et réduite encore à l'état de nature, comme au temps de César et des incursions normandes. Mais, par une fatalité qui nous poursuit en France au milieu de nos conseils de famille municipaux, comme au sein des plus augustes assemblées, tout s'écoule en discours; les plus magnifiques projets s'arrêtent aux impuissantes théories de beaux parleurs; les turbines, les barrages, la navigation promise depuis plusieurs années comme les chemins de fer, comme l'affranchissement du péage et le droit de libre parcours dans Paris, soutenus et discutés avec éclat pour prendre date et mérite de première invention, quand vient l'heure d'agir et d'étudier les voies et moyens, sont aussitôt oubliés comme le journal du matin, pour faire place à des préoccupations nouvelles, non moins indigestes et non moins stériles.

» Grâces à Dieu, cependant, le conseil élu parmi nous, entre les plus dévoués de nos concitoyens, veille avec sollicitude à l'emploi et à l'administration de nos ressources communales. S'il embellit et décore nos places publiques de tous les dons précieux des arts, s'il restaure nos églises, s'il achève les monumens commencés par nos pères, il saura également distinguer les besoins de la population auxquels il importe de satisfaire avant tout, sans condition ni délai. Il appliquera nos centimes de réserve pour dépenses d'utilité commune, à nous procurer librement à tous l'air, l'espace, l'eau, la lumière, parce que livrées à l'activité de l'industrie, ces matières premières de la vie, essentiellement *inimposables*, en assurant le bien-être et la prospérité générale, ramèneront en même temps par mille canaux d'abondantes récoltes dans le trésor municipal. Ayons donc la confiance qu'on s'occupera d'abord dans cette session même de l'affranchissement des ponts à péage, et que des conflits trop souvent inévitables entre les administrations ne seront plus un motif de retard dans l'accomplissement d'un bienfait déjà si populaire et si généralement attendu.»

AUGUSTE VIGUIER,

Électeur du 4e arrondissement.

M. Bartholony, s'adressant aux personnes qui ne veulent aucun péage sur les chemins de fer et les canaux, croit leur répondre victorieusement en ces termes :

« Mais ces chemins de fer dont vous voulez jouir sans péage.... vous entendez sans doute aussi que, outre les voyageurs, ils transporteraient également *gratis*, les marchandises de toutes espèces? Car la suppression du péage s'appliquera à tout ce qui circulera sur le chemin, et ne peut pas s'appliquer autrement. Or, voyez jusqu'où mène une idée fausse : vous imposerez la nation en masse pour transporter commodément avec rapidité et sans frais, des voyageurs et des marchandises dont une partie, il est vrai, appartiendra au pays, mais dont une partie aussi lui sera *étrangère*.» — Or rien n'empêcherait que l'on exceptât et que l'on atteignit les marchandises,

étrangères en *transit*, qu'une mesquine économie voudrait ne pas laisser jouir de la *gratuité* du parcours accordée aux nationaux. Il suffirait d'appliquer à la France ces paroles du rapport fait, en 1833, par la section centrale de la chambre des représentans de Belgique.

« Pour que le transit à travers la Belgique obtienne une préférence sur celoi qui se fait aujoord'hui sur l'Allemagne, par la Hollande et les villes anséatiques, il importe qu'il puisse se faire sans entraves et de manière à donner au gouvernement toutes les garanties nécessaires pour la conservation des droits du trésor. Or, cette garantie, il la conservera par le plombage et le convoi des chariots hermétiquement fermés, qui pourront, de cette manière, se rendre directement de nos ports vers l'eutrepot de Cologne et *vice versa*, sans devoir être déchargés en route, et sans que les marchandises doivent être assujéties, sur des points intermédiaires, à des frais et à des formalités d'entreposage, qui, d'un coté, surchargent aujourd'hui les tranoports et occasionnent des avaries aux denrées, et qui, de l'autre, donnent quelquefois lieu à des abus nuisibles à l'intérêt du fisc. »

NOTE 9 (pag. 278.)

Loi générale sur les chemins de fer en Prusse. (1)

Nous Fréderic-Guillaume, roi de Prusse, etc., ayant jugé nécessaire de prendre des mesures générales sur les entreprises des chemins de fer, dans leurs rapports avec l'Etat et avec l'intérêt général.

Sur la proposition de nos ministres d'Etat, notre conseil d'Etat entendu ;

Avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

§ 1. Toute société qui se proposera d'établir un chemin de fer, devra s'adresser à notre ministre du commerce, et lui indiquera avec précision les principaux points par où la ronte devra se diriger, ainsi que le montant du capital qui y sera engagé.

Si, en général, la proposition est admissible, on en soumettra le projet à un examen approfondi, qui sera fait conformément aux instructions existantes, ou qui seront données ultérieurement.

Lorsque, par suite de cet examen, nous accorderons à cette entreprise notre sanction royale, le ministre du commerce aura soin de fixer, sous les conditions qu'il jugera convenables, un délai dans lequel la société devra fournir la preuve, que le fonds social a été souscrit ; et qu'elle s'est définitivement constituée d'après les statuts qu'elle aura arrêtés.

§ 2. Les bases sur lesquelles les actions seront émises, et les obligations que les actionnaires auront à remplir, sont comme suit :

1° Les actions porteront le nom de l'actionnaire et jouiront de l'exemption du timbre.

2° L'émission des actions ne pourra avoir lieu avant le versement de leur

(1) Ce document n'ayant encore été publié en France que par extraits, nous croyons utile d'en donner ici la traduction entière.

montant nominal; cette défense s'étend à toutes les promesses, reconnaissances, etc., qui pourraient être faites par les actionnaires.

Toute quittance pour à-compte portera le nom de l'actionnaire.

3° Le détenteur primitif d'une action devra verser jusqu'à 40 pour cent du montant nominal; il ne pourra s'affranchir de cette obligation en cédant son droit à un autre; ni en être libéré par la société.

Si l'actionnaire reste en défaut de faire le versement d'à-compte, les stipulations pénales conventionnelles, convenues entre les actionnaires, ressortiront leur entier effet, nonobstant les restrictions légales à ce contraires.

4° La société aura le choix, dans le cas où le détenteur primitif aurait transféré ses droits à un tiers après le versement des 40 pour cent sur son action;

a) Ou de libérer cet actionnaire de tout engagement ultérieur, et de s'en tenir au cessionnaire;

b) Ou de conserver son action contre le cédant, nonobstant la cession : dans ce dernier cas, le cessionnaire restera affranchi de toute obligation. La société fera connaître, au versement suivant, l'option qu'elle aura faite.

5° A chaque transfert successif, la société pourra se prévaloir de la faculté accordée au n. 4 ci-dessus.

6° Si, après le versement des 40 pour cent, l'actionnaire manquait à faire les versemens suivans, la société pourra dans ce cas :

a) Ou y contraindre le défaillant,

b) Ou le déclarer déchu de toutes les sommes par lui antérieurement versées, et de tous les droits qui y sont attachés.

La société ne pourra créer de nouvelles actions que pour le montant des actions qui feraient défaut.

§ 3. Les statuts de la société ne recevront notre sanction royale qu'après que le plan de construction aura été définitivement arrêté.

Toutes les actions qui s'élèveront entre les actionnaires ou leurs mandataires, avant l'obtention de notre sanction royale seront instruites et jugées selon les règles du droit commun qui traitent des obligations entre les associés et leurs mandataires.

La société acquerra, par suite de notre approbation royale accordée aux statuts de la société, tous les droits qui se rattachent à une corporation, ou à une société anonyme

§ 4. La décision sur la direction à donner à la route dans tous les points intermédiaires, appartiendra à notre ministre du commerce, qui décidera également sur tout ce qui concerne l'établissement de la route et son exploitation.

La société supportera tous les frais résultant des opérations préalables qui seront jugées nécessaires pour motiver notre approbation.

§ 5. L'établissement de tout embranchement de chemin de fer, ne pourra avoir lieu sans notre autorisation spéciale.

§ 6. Notre autorisation royale sera également nécessaire pour toute extension à donner aux actions au delà du capital primitivement fixé.

Tout emprunt (auquel ne sont pas assimilées les ventes à crédit) ne

pourra être négocié par les actionnaires, sans l'autorisation de notre ministre du commerce, qui pourra le soumettre aux conditions exigées pour l'établissement d'un fonds d'amortissement portant intérêt.

§ 7.—La société pourra acquérir sans autorisation tous les terrains nécessaires à l'établissement de la route : elle ne pourra les aliéner que du consentement du gouvernement.

§ 8. Si la société ne peut s'entendre avec les propriétaires sur l'acquisition des terrains nécessaires à la route et à ses dépendances, elle aura la faculté de les acquérir par la voie d'expropriation; voie à laquelle seront également soumis les usufruitiers.

Ce droit s'étend spécialement :

1° Sur les terrains à acquérir pour le corps de la route;

2° Pour les voies d'évitement;

3° Pour les dépôts de terres et démolitions, provenant des tranchées, tunnels et déblais;

4° Pour les stations, les maisons de gardes et surveillans; les réservoirs d'eau et fours à coko à établir le long de la route pour l'alimentation des locomotives;

5° Et généralement pour toutes constructions présentes et à venir propres à faire que la route, comme voie de communication publique, serve à l'utilité générale.

La décision relative aux terrains à désigner pour les objets rapportés aux numéros 1 à 5, appartient au gouvernement, sauf l'avis préalable du ministre du commerce.

Le droit d'expropriation ne pourra être invoqué par la société pour constructions de magasins ou autres bâtimens de commerce, qui ne seraient pas d'intérêt général d'après le n° 5 et qui ne concerneraient que l'intérêt privé de la société.

§ 9. Outre le droit d'expropriation, la société aura la liberté de se servir temporairement des terrains non compris dans la route, soit pour l'établissement de chemins provisoires, soit pour le confectionnement de matériaux, comme cela a lieu pour la construction des chaussées de l'Etat. Le gouvernement, sur l'avis du ministre du commerce déterminera d'après les règles en usage dans les diverses provinces, jusqu'à quel point la société pourra étendre cette faculté et quels sont les terrains soumis à cette sujétion.

Il ne sera rien changé par les présentes dispositions, au droit de faire partout extraire des terres pour la fabrication des briques, d'ouvrir de nouvelles carrières, ou d'exploiter les anciennes.

§ 10. Lorsque la société aura, conformément à ce qui est dit au § 8, n° 3, pris possession d'un terrain voisin de la route, pour y déposer des terres ou des décombres, il sera loisible au propriétaire du terrain, après que cet objet aura été rempli, ou d'en abandonner, suivant le § 8, la propriété à la société, ou de le reprendre, d'après le § 9, en demandant une indemnité pour la dépréciation: si néanmoins la société croit devoir conserver le terrain pour les besoins de la route, en ce cas la demande en restitution ne sera pas valable.

§ 11. L'expropriation se fera dans les provinces soumises au droit coutumier, suivant les formes prescrites par les § 8 à 11, 1re partie, tit. 1er.

Le gouvernement nommera les experts et dirigera l'expertise en y faisant intervenir les parties intéressées.

Le propriétaire sera tenu d'abandonner sa propriété en recevant le prix de l'estimation, ou après que la consignation en aura été faite par acte judiciaire.

En cas de refus, il y sera contraint par le gouvernement.

Le propriétaire qui ne se contentera pas du prix d'estimation fixé par les experts, pourra provoquer une décision par devant les tribunaux ; ce droit n'appartient pas à la société.

En tant que le droit coutumier n'est pas en vigueur dans la province du Rhin, on suivra pour l'exercice du droit d'expropriation accordé par le § 8 et l'évaluation de l'indemnité, les règles établies en matière d'expropriation dans cette localité.

§ 12. Si, lors de l'évaluation, il se présente des ayant-droits, dont il faudra régler les intérêts avant le paiement de l'indemnité, le gouvernement pourra ordonner la consignation judiciaire du prix d'estimation ou obliger la société à fournir une caution suffisante. Dans ce dernier cas la société devra les intérêts ordinaires à compter du jour de la cession.

§ 13. L'évaluation de l'indemnité pour l'usage temporaire de terrains, dont il est parlé au § 9, sera faite d'après les mêmes formes que celles prescrites pour l'expropriation.

Le propriétaire pourra demander une caution suffisante que le gouvernement fixera pour la durée de l'usage.

§ 14. La société sera tenue, indépendamment du paiement de la valeur du terrain par elle acquis, de faire et entretenir toutes les constructions que le gouvernement jugera nécessaires pour la conservation des chemins, passages d'eau, chemins de bétail et sentiers, et toutes celles que rend indispensables l'irrigation des terres, ou leur défense contre les eaux ; afin que les propriétaires voisins soient mis à couvert de tout danger et de tout empêchement dans la paisible jouissance de leurs propriétés.

Si le besoin de ces constructions ne se fait sentir qu'après l'ouverture de la route, par suite de changemens survenus à la propriété voisine, la société sera tenue de faire exécuter les constructions nécessaires et de les entretenir, mais seulement aux frais des propriétaires intéressés, qui devront (si la société l'exige), fournir une caution valable pour en assurer le remboursement.

§ 15. Sont applicables, en ce qui concerne le paiement du prix d'estimation pour les terrains acquis par la société, soit à l'amiable, soit par expropriation, les dispositions légales en vigueur dans les diverses provinces de notre royaume, relatives aux aliénations effectuées au nom de l'utilité publique, pour la construction des routes et chaussées.

Des actes y relatifs seront également exempts de tous frais de timbre et de justice.

§ 16. Lorsque la société aura (suivant paragraphe 8) acquis, par vente volontaire ou par expropriation, un terrain dont la possession lui soit devenue inutile par l'abandon du tracé primitif, ou parce qu'elle croirait pouvoir s'en passer pour la construction de la route, le propriétaire conservera sur ce terrain un droit de rachat ou de retrait.

§ 17. Le droit de rachat ou de retrait appartient au propriétaire du terrain morcelé par la cession primitive.

§ 18. Le propriétaire pourra toujours faire valoir son droit au retrait : si cependant la société soutenait la non existence du cas prévu par le § 16, alors les tribunaux prononceront sur la contestation.

La société pourra aussi faire interpeller le propriétaire sur son intention de reprendre la propriété : il jouira alors d'un délai de deux mois pour se déclarer.

En faisant usage du droit de retrait, le propriétaire est tenu de rembourser à la société le prix d'achat, sauf la dépréciation occasionnée par l'occupation de la propriété.

La société ne pourra prétendre une indemnité pour plus value, par suite des améliorations qu'elle y aurait faites; elle pourra néanmoins faire enlever les bâtimens ou autres constructions qu'elle aurait élevées sur le terrain rétrocédé.

§ 19. Dans le cas où la société trouve à vendre la propriété à un tiers, elle devra déclarer au propriétaire le prix de la cession; celui-ci perdra son droit de retrait si, dans les deux mois, il n'a pas déclaré son intention.

Si la société néglige de remplir cette formalité, le propriétaire du terrain ainsi vendu pourra toujours faire valoir son droit de retrait contre tout détenteur du terrain aliéné.

§ 20. La société répondra de toutes les demandes en dommages et intérêts qui seront formées contre le gouvernement, par suite de l'établissement du chemin de fer; soit que la société les ait reconnues ou qu'elle s'y soit laissé condamner en justice.

§ 21. Le ministre du commerce, sur l'avis de la société, fixera les époques pour l'avancement et l'achèvement des travaux; il pourra réclamer des garanties qui en assurent l'exécution.

Si les travaux n'ont pas été terminés dans le temps prescrit, il est expressément entendu que le gouvernement aura le droit de mettre la route, (dans l'état où elle se trouvera alors) en adjudication publique pour compte de la société, à la charge par les adjudicataires de pourvoir à son achèvement.

Il sera néanmoins accordé à la société un délai de six mois dans lequel elle devra terminer les travaux de la route.

§ 22. La société ne pourra procéder à l'ouverture de la route que sur l'autorisation du gouvernement, qui s'assurera préalablement du bon état des constructions.

§ 23. La police de la route sera confiée à la société d'après un réglement que le ministre du commerce aura soin d'arrêter.

Ce réglement fixera aussi les rapports qui s'établiront sur ce point entre les employés de l'administration.

§ 24. La société est tenue d'entretenir la route et le matériel servant au transport des voyageurs et des marchandises, dans un état qui offre une complète sécurité, et qui réponde en tout aux vues qu'on s'est proposées.

En cas de négligence, la société y sera contrainte par le gouvernement.

§ 25. La société devra répondre de tous les dommages arrivés aux per-

sonnes et aux marchandises, dont elle aura entrepris le transport, ou à toutes autres personnes et à ce qui leur appartient. Elle ne pourra se faire décharger de cette responsabilité que sur la preuve que le dommage a été occasionné par la faute même du plaignant, ou par l'effet de force majeure inévitable.

Le danger inhérent à l'entreprise, ne pourra servir d'excuse pour affranchir la société du paiement de l'indemnité.

§ 26. Il est permis à la société (sauf ce qui est dit au paragraphe 45), d'exploiter à elle seule, sans concurrence étrangère et d'après un tarif fixé par elle-même, le transport des personnes et des marchandises sur le chemin de fer, pendant l'espace de *trois années*, à dater du 1er janvier qui suivra l'ouverture de la route, sous condition :

1° Qu'elle fera connaître préalablement son tarif au gouvernement et au public ; et qu'en cas d'augmentation, elle en donnera connaissance six semaines avant l'application ;

2° Qu'elle effectuera sans distinction quelconque, et aux prix fixés par le tarif, le transport des marchandises; excepté celles dont le transport ne sera pas autorisé sur le chemin par le réglement ou par mesure de police.

§ 27. A la fin des trois premières années, le ministre du commerce pourra, s'il le juge à propos afin d'établir une louable concurrence dans les prix de transport, concéder à d'autres sociétés, le droit de se charger du transport des voyageurs et des marchandises sur le chemin de fer, moyennant un droit de barrière à payer par les entrepreneurs. (Voir les § 28 à 34 et § 45.)

§ 28. Les entrepreneurs concurrens sont soumis aux obligations prescrites à la société par les paragraphes 23, 24 et 25 en ce qui concerne la police de la route, le bon état du matériel et le paiement des dommages.

§ 29. Le droit de barrière que la société pourra réclamer, à défaut de s'être entendue avec les concurrens, sera fixé de telle sorte que prenant pour base le produit des années antérieures, le produit en soit suffisant ;

1° Pour payer les dépenses d'entretien et d'admininistration de la route et de ses dépendances, excepté celles concernant l'exploitation ;

2° Pour former un fonds de réserve destiné aux dépenses imprévues à faire à la route et à ses dépendances (à fixer par les statuts de la société.)

3° Pour couvrir toutes les autres charges qui resteront aux dépens de la société, y compris la taxe mentionnée au § 38.

4° Et en outre, pour fournir à la société, comme profits et intérêts du capital employé à la construction de la route et de ses dépendances, un dividende annuel, qui ne pourra *excéder* 10 *pour cent*, lors même que le produit net des années antérieures eût été plus considérable, ni être au-dessous de six pour cent du capital avancé, si le produit net de ces années ne s'est pas élevé à ce taux.

Seront considérées comme faisant partie du capital employé à la route, toutes les dépenses d'amélioration faites postérieurement, et reconnues par le gouvernement; pourvu qu'elles aient été effectuées au moyen d'une nouvelle extension donnée au capital d'établissement.

§ 30. Le calcul qui doit fixer le droit de barrière sera fait de la manière suivante :

1° En prenant la moyenne du produit net d'une année de la période des 2 3/4 premières années d'exploitation, et cela suivant les comptes que la société devra rendre dans le courant du 4e trimestre de la dernière année.

Ce produit sera réparti sur le capital employé à la construction de la route et de ses dépendances, et sur le capital appliqué au matériel du transport, y compris les approvisionnemens.

La part applicable de ce chef à la route et à ses dépandances, formera, en observant ce qui a été dit § 29, n° 4, le produit net de la route.

La moyenne du produit net de la route avec la moyenne des dépenses annuelles mentionnées du 1er au 3e du § 29, la somme *à diviser* pour la fixation du droit de barrière.

2° Le chiffre du mouvement de la route se calculera d'après la quantité de voyageurs et de marchandises transportés, en réduisant le nombre de quintaux proportionnellement aux prix établis pour les personnes et les quintaux à des unités de personnes; ou en réduisant le nombre de personnes en unités de quintaux d'après la même proportion.

3° Le quotient résultant de la division opérée par le nombre réduit en personnes, ou en quintaux, divisé par *deux*, formera le taux du droit de barrière à payer pour un voyageur ou pour un quintal de marchandises.

S'il y a différens prix fixés pour les personnes ou pour les marchandises, on n'admettra, (pour opérer la réduction proportionnelle en personnes ou en quintaux), pour les personnes, que le prix le plus bas; et pour les quintaux, que la moyenne entre les prix des diverses classes.

4° La fixation définitive du droit de barrière pour le transport des personnes et des marchandises, résulte donc du rapport adopté dans la réduction en personnes ou en quintaux de marchandises en égard à la différence des prix de transport de ces dernières.

§ 31. Le droit de barrière sera de nouveau réglé à chaque période de trois ou de dix ans à fixer par le ministre du commerce.

La société ne pourra augmenter ce droit, mais elle pourra le diminuer.

Le droit de barrière fixé pour une période, et tous les changemens qui y seront apportés dans l'intervalle, seront rendus publics et devront être appliqués à toute espèce de transports et à tous les entrepreneurs indistinctement.

Si le nouveau tarif contient une augmentation de droit de barrière, il ne pourra recevoir son exécution que six semaines après sa publication.

§ 32. Dès que le droit de barrière aura été réglé comme il est dit aux § 29 et 30, la société fixera ses prix de transport comme elle le trouvera convenable, en sus du droit de barrière; néanmoins ces prix ne pourront rapporter un produit net qui excède *dix pour cent* du capital employé à l'entreprise des transports.

La société est par conséquent tenue :

1° De faire connaître son tarif au gouvernement, et d'en ordonner la publication.

Elle ne pourra ensuite augmenter son tarif sans autorisation du ministre du commerce; tout changement apporté dans les limites du tarif, tout remplacement de prix antérieurement réduits, sera rendu public, au moins six semaines avant son application.

2° De se charger du transport des marchandises non défendues par le réglement, aux prix du tarif, et sans distinction de personnes.

§ 33. Lorsque, déduction faite de toutes dépenses d'exploitation et de la retenue fixée par les statuts sous l'approbation du ministre pour former un fonds de réserve, il sera reconnu que, pendant la dernière période, le produit net pour intérêts et bénéfices, aura dépassé dix pour cent du capital engagé dans l'entreprise, alors le tarif subira une réduction telle que le produit net soit restreint à ce dernier taux : néanmoins lorsque les intérêts n'auront pas atteint le *maximum* fixé par le § 29, le produit net du transport pourra dépasser dix pour cent, aussi longtemps que les deux produits nets ne rapporteront pas dix pour cent de tous les capitaux engagés dans l'entreprise entière.

§ 34. Pour faciliter l'exécution des mesures prescrites par les § 29 à 33, la société sera obligée de tenir un compte exact de toutes les parties de son entreprise ; et d'observer à cet effet toutes les instructions qui lui seront communiquées par le ministre du commerce. Ce compte sera transmis annuellement au gouvernement.

§ 95. Le gouvernement décidera, après avoir pris l'avis du ministre du commerce, toutes les contestations qui pourront s'élever entre la société et les particuliers sur l'application du tarif.

§ 36. Le privilége reconnu à la poste royale de se charger exclusivement du transport des voyageurs et des marchandises, entre certains lieux et à des jours marqués, passera aux sociétés des chemins de fer, en ce qui regarde leur exploitation. Moyennant cette concession, l'administration des postes pourra se servir du chemin de fer pour faire ses expéditions, à charge par la société.

1° De se pourvoir, autant que la nature de ce transport le comporte, du matériel d'exploitation nécessaire aux besoins de l'administration des postes.

2° De se charger du transport gratuit des lettres, des fonds et de tous les objets soumis à la poste.

3° D'effectuer également, sans rétribution, le transport des voitures de poste qui seront nécessaires pour expédier les effets confiés à la poste.

4° De se charger, sans retard et à l'exclusion de ses propres expéditions, du transport des voyageurs que l'administration des postes voudra expédier par le chemin de fer ; et ce, moyennant le prix fixé pour ces places, et sur des voitures à désigner, une fois pour toutes, par l'administration des postes.

5° De prendre à sa charge le transport gratuit des personnes munies d'un passeport franc; si toutefois ces personnes font une partie de leur voyage sur le chemin de fer, et l'autre partie par la poste ordinaire.

6° D'indemniser l'administration des postes de toutes les dépenses qu'elle aura faites, lorsque, par la faute de la société, il arrivera une interruption dans ses expéditions régulières, et que l'administration des postes se trouvera forcée, pour faire marcher son service, de se procurer d'autres moyens de transport.

§ 37. Lorsque, suivant le § 27, il sera établi une concurrence dans les transports, les nouveaux entrepreneurs rempliront de leur côté envers l'administration des postes, toutes les obligations qui sont imposées à la société (§ 36.)

En ce qui regarde la part que ces diverses entreprises supporteront respectivement dans ces charges, elles sera fixée par l'acte de concession.

§ 38. Il sera levé snr les chemins de fer une taxe proportionnelle, graduée sur le capital d'établissement et sur le produit annuel des transports, déduction faite des frais d'entretien et d'exploitation et de la retenuo pour le fonds de réserve,

La fixation de cette taxe n'aura lieu que lorsque le second chemin de fer concédé par nous aura été exploité pendant le cours de trois années; et que le gouvernement aura acquis assez d'expérience pour pouvoir l'établir avec équité.

Jusqu'à cette époque l'administration des postes jouira, en compensation des pertes qu'elle éprouvera nécessairement dans ses revenus du fait de l'établissement des chemins de fer, des droits qui lui sont assurés par le § 35.

Les sociétés des chemins de fer sont exemptes du droit de patente.

§ 39. Le montant de la taxe réservée par le § 38 servira à indemniser l'Etat de la diminution éprouvée dans les produits de l'administration des postes et à l'amortissement du capital engagé dans l'entreprise.

Nous ferons connaitre à notre ministre du commerce la manière dont il devra régler cet emploi.

§ 40. Il sera donné à l'entreprise, après l'amortissement des capitaux, une destination telle que l'élévation des prix de transport n'excédera pas les dépenses d'entretien et d'exploitation.

§ 41. Dans le cas où, suivant le § 27, nous nous déterminerions à établir une concurrence dans les prix de transport sur les chemins de fer, nous aurions soin de fixer dans l'acte de concessiou le montant de la taxe qui serait imposée à ces entrepreneurs.

§ 42. Nous réservons à l'Etat le droit d'acquérir la propriété du chemin de fer et do ses dépendances, au moyen d'une indemnité suffisante.

On procédera à cet égard, à défaut de tout autre arrangement à l'amiable, d'après les bases fixées ci-après :

1° La cession ne pourra être invoquée par le gouvernement que trente ans après l'ouverture de la route;

2° Elle ne pourra non plus se faire avant l'époque, où, suivant le § 31, on devra procéder à une nouvelle fixation du droit de barrière.

3° La société sera informée de notre intention d'acquérir la route, au moins un an à l'avance.

4° L'évaluation de l'indemnité à payer aux concessionnaires du chemin de fer sera faite snr le pied suivant :

a. L'Etat paiera à la société ving-cinq fois la valenr du dividende moyen et annuel qui aura été payé aux actionnaires dans le cours des cinq dernières années.

b. Toutes les dettes passives seront à la charge de l'Etat, qui les acquittera comme la société y était tenue elle-même; par contre l'Etat profitera de toutes les dettes actives.

c. Par l'accomplissement de tout ce qui précède, l'Etat deviendra non seu

lement propriétaire de la route et de ses dépendances, ainsi que de tout le matériel servant à son exploitation, mais encore du fonds de réserve formé par la société.

d. Aussi longtemps que l'arrangement basé sur les conditions qui précèdent, n'aura pas été définitivement arrêté entre la société et le gouvernement, et que les actions n'auront pas été éteintes et les dettes reprises par ce dernier, la société conservera la libre possession et jouissance de la route.

§ 44. La société ne pourra former de demandes en indemnité contre l'Etat pour dommages ou démolitions survenus à la route en temps de guerre, qu'ils aient été commis soit par l'ennemi, soit par le gouvernement lui-même pour la défense de l'Etat.

§ 44. Il est défendu d'ouvrir un second chemin de fer, latéral au premier, se dirigeant dans le même sens et touchant aux mêmes points durant le cours des trente premières années qui suivront le jour de l'ouverture de la route.

§ 45. La société ne pourra se refuser à ce que sur l'autorisation du ministre du commerce, d'autres chemins de fer viennent se lier à la route en fer, soit que ce nouveau chemin ne fasse que la continuation du premier, soit qu'il consiste dans un embranchement.

La société devra, même avant l'échéance du terme fixé par le § 26, permettre à la nouvelle entreprise le passage de ses transports sur la route : elle souffrira également toutes les constructions nécessaires pour la nouvelle entreprise, comme par exemple l'établissement d'une seconde voie.

Le ministre du commerce réglera dans ce cas, les rapports que ces entreprises auront entre elles.

Il fixera surtout l'indemnité à payer pour droit de barrière si la nouvelle construction a lieu avant l'expiration des trois premières années (§ 26.)

§ 46. En accordant à la société notre sanction royale, nous nous réservons de nommer un commissaire permanent, qui sera chargé de la surveillance du chemin de fer, et a qui la société devra s'adresser dans tous les cas où l'intervention du gouvernement devra avoir lieu.

§ 47. La société perdra son droit à la concession, et la route avec le matériel de transport et tout ce qui en dépend sera mise à l'enchère publique dans le cas où la société manquerait à remplir une seule des conditions tant générales que particulières auxquelles elle s'est obligée, après qu'il lui aura été accordé un délai de trois mois pour s'y conformer, et qu'elle n'aura pas satisfait à cette invitation.

§ 48. Les dispositions de la présente loi, quant aux rapports des sociétés avec l'État et l'intérêt public, seront applicables aux sociétés dont les statuts ont déjà reçu notre approbation royale.

§ 49. Nous nous réservons de compléter et d'augmenter, suivant notre expérience ultérieure et les besoins qui se feront sentir, les présentes dispositions, et même (s'il y a nécessité) d'en promulguer de nouvelles ; néanmoins, si par suite de ces nouvelles dispositions, autres que celles réservées par le § 38, et dans le cas seulement où il s'agirait de concessions auxquelles ces dispositions nouvelles seraient postérieures, les sociétés des chemins de fer avaient éprouvé une diminution dans leurs produits, ou un

accroissement de dépenses, il leur serait accordé de ce chef, par l'État, une indemnité pécuniaire raisonnable.

En foi de quoi nous avons revêtu les présentes de notre signature autographe et de notre sceau royal.

Donné à Berlin, le 3 novembre 1838.

(*Signé*) Frédéric Guillaume.

(*Signé*) Mufleng, Kumptz, Muhler, Rorhon, Nagler, comte Alvensleben et Stalpnagel, pour le ministre de la guerre, certifié,

(*Signé*) Buarlang.

NOTE 10 (pag. 411).

Suivant le projet de M. Vallée, on ouvrirait successivement des emprunts, de chacun cinq millions au plus, dans les divers départemens traversés par une ligne. — Il y aurait quatre classes de souscripteurs :

1re classe. — Les imposés aux contributions directes du département où serait ouvert l'emprunt.

2e classe. — Les imposés aux contributions foncières et des patentes des départemens limitrophes.

3e classe. — Les imposés aux contributions des patentes d'un département quelconque.

4e Les contribuables français de tous les départemens.

Dans les trois premières classes, on pourrait souscrire pour cent fois l'impôt de la classe. — Si le concours d'une ou plusieurs de ces classes, en suivant l'ordre, suffisait pour remplir l'emprunt, les souscriptions des autres classes seraient comme non-avenues.

Si, pour réaliser cet emprunt, il ne fallait qu'une partie des souscriptions d'une classe, on réduirait le montant de chacune des souscriptions au marc le franc.

L'intérêt serait de 3 p. cent, plus 1 p. cent d'amortissement.

Si, sous l'action d'un tarif préfixé, le revenu net des parties du chemin, ouvertes au moyen de chaque emprunt spécial, dépassait l'intérêt, et le 1 pour cent d'amortissement, l'excédant annuel de revenu, jusqu'à concurrence de 2 ou 3 p. cent, serait payé aux souscripteurs à titre d'encouragement. Le surplus serait employé au paiement des intérêts des emprunts ultérieurs, ou bien aux travaux, s'ils étaient inachevés; ou enfin à l'amortissement.

Le gouvernement serait maître de modifier le tarif à la condition de porter à 5 p. cent l'intérêt garanti aux prêteurs, lequel, avec la prime, continuerait de s'élever à 7 p. cent, conformément à ce qui précède, si le produit net le permettait encore; ou bien à la condition de racheter les ac-

tions d'emprunt aux prix calculés sur le nombre des années d'amortissement qui resteraient à courir, en ajoutant au capital à payer, savoir :

Pour la 4e classe de souscripteurs,	1	demi-année d'intérêt à 5 p. cent.		
Pour la 3e	—	2	—	—
Pour la 2e	—	3	—	—
Pour la 1re	—	4	—	—

Les actions seraient nominales et d'une valeur de 1,000 fr.

Les imposés qui ne pourraient prendre à eux seuls une action entière, se réuniraient, et l'action serait délivrée à celui d'entre eux qu'ils auraient choisi pour agir en leur nom.

Les imposés souscriraient chez les receveurs-généraux et particuliers des départemens où ils paient l'impôt.

Les souscripteurs de 1re classe nommeraient dans chacun des départemens où seraient ouverts des emprunts, un *syndicat* de douze membres, chargé de stipuler les intérêts du chemin de fer en tout ce qui serait relatif à l'établissement et à l'emploi de ce chemin.

Les fonctions des syndics seraient gratuites; mais il pourrait leur être alloué des fonds pour des voyages ou des dépenses utiles. — Les syndics seraient renouvelés tous les ans par moitié. — Ils auraient des cartes qui leur permettraient de visiter les travaux. — Sur la demande du conseil général, l'autorité pourrait ordonner la communication des plans, rapports, comptes, procès-verbaux de réception, etc., qu'un syndicat voudrait connaître.

Dès qu'il y aurait eu des emprunts contractés dans plusieurs départemens, il serait établi un *syndicat général*, formé de douze membres élus par les syndicats départementaux, en dedans ou en dehors des souscripteurs. — Ce syndicat se renouvellerait intégralement tous les ans.

Autant que possible, le service du chemin de fer serait organisé, dans toutes ses parties, de manière que le libellé des pièces fut fait en conformité de modèles imprimés; le syndicat général devrait recevoir dans un court délai des exemplaires de ces modèles, qu'il ferait passer aux syndicats de départemens.

Tout souscripteur serait de droit *électeur* ou *éligible*, en ajoutant à son chiffre d'impôts directs.

1° Les souscripteurs	de 1re classe,	20 fr.,	pour chaque action;
2° —	de 2e classe,	15 fr.	—
3° —	de 3e classe,	10 fr.	—
4° —	de 4e classe,	5 fr.	—

Ce privilége serait maintenu jusqu'à la fin de la 5e année qui suivrait l'entier remboursement. — *Mais il cesserait par l'aliénation des actions souscrites.*

Tout membre des syndicats serait de droit électeur et éligible, jusqu'à 5 ans au delà de la cessation de sa fonction.

Il serait ouvert au ministère des travaux publics un crédit afin que l'on pût commencer les travaux sans attendre les versemens; lesquelles se feraient successivement et par quart d'action.

Il est d'ailleurs entendu que les ingénieurs des ponts et chaussées exécuteraient pour le compte de l'Etat, et qu'il ne s'agit en tout cela que de régulariser un emprunt aux localités par le mode des actions.

Note 11 (page 575.)

Examen critique du cahier des charges du chemin de fer d'Orléans (1).

Art. 1er. — Le cahier des charges *modèle* de la Belgique, et, en particulier, celui qui avait été formulé pour le chemin de fer d'*entre Sambre et Meuse*, ajoutent à cette même rédaction de l'article premier : «Le concession- » naire entreprend à ses risques et périls, *et sans charge aucune pour le* » *trésor de l'État.*

C'est que, comme je l'ai déjà dit, les chambres belges ne veulent entendre parler d'aucune participation de l'État, par une garantie d'intérêt, une subvention, etc..

Les mêmes cahiers font suivre cet article d'un autre qui ne se trouve point dans les cahiers français, ct qui a pour but d'éloigner toute idée de participation de la part de l'État.

Je crois que l'on pourrait introduire cet article (2) dans nos cahiers, en le faisant suivre de cette restriction : « sauf à la compagnie, si elle éprouvait un jour un déficit dans son exploitation du fait des conséquences de ces lacunes ou erreurs, à solliciter une *indemnité* ou *récompense nationale*, auprès des pouvoirs représentatifs. »

Comme je suppose qu'il n'y a plus de concessions *directes*, et que la loi de concession ne viendra qu'*après* l'adjudication publique effectuée et pour en sanctionner les résultats, je supprimerais ces mots de l'article ci-dessus : *à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la concession*; et j'ajouterais au cahier des charges du chemin d'Orléans, l'article suivant qui se trouve aux cahiers belges.

« La concession sera offerte en adjudication publique, par voie de sou- » mission sous réserve de l'approbation du gouvernement, (ou plutôt des » chambres).

» Les soumissions devront indiquer le rabais p. 0/0, que les soumission- » naires offriront de faire sur le montant ci-dessus stipulé des droits à perce- » voir par le concessionnaire ; ce rabais sera nécessairement indivisible et » portera sur la totalité des droits spécifiés aux articles.... (Ou bien l'adjudi- » cation se fera au rabais, soit sur la durée de la concession, soit sur la hau- » teur des péages, soit sur ces deux points à la fois.)

» Si les rabais offerts n'atteignent pas 5 p. 0/0 du montant des péages ou » le vingtième de la durée de la concession, la compagnie soumissionnaire » qui aurait dans son sein l'auteur du projet, (s'il en existe un étranger à » l'administration et qu'il soit en concurrence pour l'adjudication), sera dé- » clarée concessionnaire.

» S'il est fait des rabais qui s'élèvent aux chiffres précédens ou qui aillent » au-delà, la compagnie qui aura fait le plus fort rabais, sera déclarée con- » cessionnaire, sauf l'approbation des chambres.

» Dans ce cas, la compagnie qui sera déclarée concessionnaire, paiera

(1) Nous supposons que le lecteur a sous les yeux un exemplaire du cahier de cette entreprise.

(2) Voir page 112 de ce volume.

» l'auteur du projet, ou à la compagnie qui le représentera, une prime » de..... (90,000 francs pour le chemin d'entre Sambre et Meuse)..... » moyennant laquelle elle deviendra propriétaire des plans et pièces du » projet primitif. »

Art. 3. — Les projets étant arrivés à maturité avant l'adjudication publique, la description préalable du tracé sera presque définitive, ainsi que toutes les indications des articles 2 et 3. Le maximum des pentes entre autres, aura pu être fixé très approximativement; et s'il y a des modifications à introduire en cours d'exécution, elles seront rarement importantes. Toutefois, il importe de maintenir la clause qui laisse aux compagnies la faculté de *proposer* des modifications même au tracé général, même au maximum des pentes; il suffit que ces modifications ne puissent être effectuées que moyennant l'approbation et le consentement du ministère des travaux publics. Il faudrait donc à l'article 3, supprimer ces mots; *sans pouvoir toutefois ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pente indiqué dans l'article précédent.*

Pour une compagnie, la détermination du taux des pentes résultera en général de la confrontation de l'ensemble probable des dépenses de construction et des frais de l'exploitation, avec les *produits* également probables de la ligne dans un avenir assez prochain. — Pour l'État ou l'administration publique, souvent la considération *politique* ou *sociale* pour des temps très éloignés l'emportera sur celle d'un déficit sur telle ligne donnée : il préférera assurer plus de sécurité ou une plus grande vitesse dans le parcours général du pays entier avec moins de frais d'exploitation dans le présent, au prix d'un sacrifice actuel pour applanir le terrain, parce qu'il a devant lui tout l'avenir pour se recupérer de ses avances; tandis qu'une compagnie temporaire n'aura que 60 ou 80 ans! La compagnie est toute circonscrite à son intérêt, à sa ligne, au présent. L'État irradie en quelque sorte sa sollicitude sûr toute la France, sur *l'avenir.*

Ce sont des alternatives de cette nature qui ont fait dire à un homme de pratique, à un concessionnaire comme M. Seguin aîné : « L'exécution des » grandes lignes confiées exclusivement à des compagnies, *présentera de gra- » ves inconvéniens.* Il se rencontrera souvent dans le cours des travaux des » circonstances que l'État aurait prises en considération, parce qu'il a un intérêt » égal à féconder toutes les sources de prospérité, mais auxquelles les com- » pagnies n'auront aucun égard, parce qu'en faisant sur ce point le sacri- » fice de leur intérêt, elles n'auraient aucune compensation à attendre. Cet » *intérêt*, du reste, parce qu'il est individuel *sera nécessairement et tou- » jours en contradiction avec la véritable économie politique*, qui com- » prend dans sa sollicitude l'accord de tous les intérêts divergens. »

Art. 4. — Autant que possible, l'État doit opérer les expropriations en prévision de deux voies non-seulement sur les lignes de premier ordre, mais sur celles de deuxième ordre; sauf à louer les portions de terrain destinées à la seconde voie et à les tenir ainsi en valeur et en culture; c'est une économie presque certaine dans toutes les hypothèses; et ce ne peut être une perte. Plus tard, les terrains adjacent aux chemins de fer auront atteint une valeur de vente extraordinaire; c'est tout dire : les conséquences sont faciles à saisir, soit que l'on procède définitivement à l'exécution de la seconde voie, soit qu'on y renonce et qu'on revende les terrains superflus. Le seul obstacle à cette acquisition anticipée serait la nécessité de se borner au mini-

mum de dépense pour chaque ligne dans le présent, afin de pouvoir se donner avec une somme limitée (que les ressources actuelles du pays ne permettent pas de dépasser sans incouvénient), le plus grand nombre possible de lignes différentes à une seule voie. Mais comme je suppose que les terrains acquis en surplus seraient aussitôt remis en rapport, la rente qui en résulterait, permettrait de faire un emprunt équivalent aux sommes ainsi immobilisées dans l'acquisition anticipée.

En conséquence, il y aurait lieu à introduire dans le cahier de toutes les lignes de second ordre, sur lesquelles pour l'instant il ne devrait y avoir qu'une voie :

Mais l'acquisition ou expropriation des terrains, sera faite pour deux voies, sur tout le développement de la ligne.

Art. 5. — Par des raisons analogues à celles de l'article précédent, il convient d'asseoir la superstructure des chemins de fer sur de larges dimensions : on ne saurait trop se transporter dans l'avenir et consulter quelles seront ses exigences à cet égard. Agir autrement, c'est s'exposer à forcer les générations prochaines à remuer et à exproprier indéfiniment le terrain sur les accotemens des chemins de fer qu'une économie maladroite aura fait amincir comme d'étroits rubans lors du développement et de l'établissement primitif : que dirions-nous aujourd'hui si Louis XIV avait, au début, réduit les larges et royales ouvertures de routes qui convergent vers la capitale, aux étroites proportions de la vicinalité et de toutes les voies de communication alors générales en France? Il faut que le personnel d'exploitation et d'entretien puisse circuler à l'aise et en toute sécurité le long des chemins de fer et surtout dans les tranchées, sur les levées, aux ponts, dans les souterrains, etc. On s'est récrié beaucoup dans ces derniers temps contre les constructions monumentales et l'amour du grandiose des ingénieurs de l'empire : prenons garde de l'autre extrême, qui conseille des économies de boutique, et des constructions éphémères, par cupidité pour le présent et indifférence pour l'avenir.

Il ne suffirait pas de stipuler, comme ci-dessus, que *la largeur* de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre 44 centim *au moins*. Il faudrait dire ***absolument***; car l'***uniformité de mécanisme*** pour tous les chemins de France ***est à ce prix ;*** et, par conséquent, la possibilité du parcours universel avec le matériel d'une compagnie quelconque.

Art. 6. — L'expérience qu'on invoque ici a suffisamment prouvé et l'utilité et la possibilité d'employer souvent des courbes d'un rayon beaucoup moindre : entre 300 et 800 mètres, les combinaisons ne manquent pas; il faut ici consulter les localités, les nécessités de divers ordres, et les balancer pour chaque cas particulier ; et il faut pour cela avoir vu soi-même les lieux. Il est probable que d'inévitables perfectionnemens permettront des changemens de direction tellement obtus et brusques, que bien des courbes seront parcourues sur un composé de lignes droites raccordées par des angles.

Je place ici pour mémoire l'article correspondant du cahier belge..... « Il ne sera toléré aucune courbe dont la courbure excède celle d'un arc de cercle décrit avec un rayon de 500 mètres. Toutefois les alignemens droits consécutifs pourront être raccordés par des courbes en arc de cercle d'un

moins 300 mètres de rayon. Le ministre des travaux publics pourra même admettre des raccordemens par des arcs de cercle d'un rayon moindre, s'il lui est démontré que quelques raccordemens ne pourraient être effectués par des arcs de 300 mètres de rayon, sans une dépense exorbitante Sur les embranchemens, la courbure des courbes en général, et des raccordemens en particulier, n'excèdera pas celle d'arcs décrits avec un rayon de 150 mètres. »

Art. 7. — Il me semble que cette dernière réserve en faveur de l'administration ne suffit pas. Il faudrait encore réserver à l'État la faculté de prescrire tôt ou tard à la compagnie l'établissement par elle et à ses frais d'un plus grand nombre de gares d'évitement et de stationnement, alors que les raccordemens successifs des divers chemins de fer viendront augmenter le mouvement général et décider ou permettre les parcours réciproques des diverses compagnies sur leurs lignes respectives.

Il conviendrait peut-être d'introduire la clause suivante du cahier belge, « Il est toutefois permis au concessionnaire, s'il y a lieu de croire que cela soit plus avantageux, de diminuer le nombre des petites gares, en en augmentant proportionnellement la longueur, de manière à ce que le développement total n'en soit pas moindre que tel chiffre donné. »

Du moins, il faudrait accepter cette autre clause du même cahier. « Le concessionnaire pourra également *proposer* des modifications à la longueur et à la division des gares, grandes et petites. »

Cette faculté, il ne faut pas en être sobre. L'administration ne sera que plus certaine d'un bon résultat.

Art. 8. — Au lieu de faire du passage au-dessus ou au-dessous, le cas général, il faudrait en faire le cas exceptionnel, même pour les routes royales et départementales. Quand on a vu les croisemens de niveau des chemins belges et qu'on sait combien peu ils offrent de chances aux accidens, on ne peut se refuser à modifier complètement l'esprit de cet article. — Il suffit d'exiger, du moins pour la première époque de la naturalisation des chemins de fer en France, la résidence à poste fixe d'un *garde barrière* à tous les croisemens de niveau.

Art. 9. — Ces dimensions d'ouverture sont peut-être un peu fortes, mais je crois qu'il n'y a pas lieu de les regretter, quoiqu'achetées moyennant quelque supplément de dépense de construction.

Art. 10. — Même remarque.

Art. 11. — Nous demanderons qu'ici l'administration soit représentée par les ingénieurs des lieux, qui jugent *de visû*, et qu'on réduise de plus en plus les cas qui se décident au centre avec tout l'arbitraire qui est inséparable du vague des renseignemens d'après lesquels on se fait un jugement *à distance*, en des choses toutes d'*applications mathématiques*.

Art. 14. — D'après nos idées, le préfet et l'ingénieur en chef du département avec leurs enquêtes d'usage n'auraient rien à voir ni à décréter ici. Le ministre, avec le *directeur-conseiller des concessions*, et son personnel *local* et *spécial* de contrôle et de surveillance, statuerait directe-

ment. Ce mode seul peut répondre à la rapidité de décision et d'exécution obligatoire dans cette œuvre si opportune et si pressante.

Art. 19. — Même réflexion qu'à l'art. 14, à propos de l'intervention des *ingénieurs des localités*, dont il vient d'être question.

Art. 28.—Les cahiers belges ajoutent à cette rédaction les deux clauses suivantes que j'indique seulement pour mémoire ; car elles me paraissent au moins inutiles :

« Pour tout accident qui pourrait être attribué au défaut d'entretien de la route, de ses embranchemens et dépendances, le concessionnaire sera passible d'une amende de 1000 fr. au profit de l'Etat, sans préjudice à l'action en dommages et intérêts que pourrait lui intenter toute personne lésée :

« Si l'entretien était négligé sur un point quelconque de la route ou de ses embranchemens, le gouvernement, après deux avertissemens réitérés à 8 jours d'intervalle, pourra faire exécuter les travaux d'office pour compte du concessionnaire. »

Mais il est une troisième clause qui se rattache à cet article et qui me paraît plus acceptable :

« Pour sûreté des obligations imposées aux concessionnaires, dit le cahier belge, en ce qui concerne les travaux d'entretien, le gouvernement pourra pendant toute la durée de la concession, si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui auraient été faites à cet effet, *opérer les recettes* et *en consigner le montant par ses propres agens, et ce jusqu'à concurrence du montant des travaux exécutés d'office, augmenté d'un cinquième à titre d'amende.* »

Art. 29.—Dans le cahier belge pour Sambre-et-Meuse, il est dit : « A cet effet le concessionnaire versera d'abord, dans les trois mois qui suivront l'approbation du procès-verbal d'adjudication de la concession, dans la caisse qui lui sera indiquée, une somme de 10,000 fr., et en outre, pendant toute la durée de la concession, et dans le premier trimestre de chaque année, 600 fr. par an. »

L'intervention du préfet serait encore ici superflue, si tout remontait directement vers le ministre par l'intermédiaire des agens spéciaux des chemins de fer.

Art. 30. — La réalisation en espèces d'une somme égale au *dixième* d'un fonds social, qui lui-même n'est que la *moitié* du capital total nécessaire à l'établissement de la ligne, c'est peu, beaucoup trop peu. — On ne saurait évidemment prendre cet article du cahier du chemin d'Orléans pour modèle du cahier des concessions futures. J'ai assez dit à cet égard ce qui me paraissait réclamé par l'intérêt général.

De même, le délai d'*une année*, laissé aux concessionnaires pour commencer les travaux, est inadmissible; c'est prendre les années pour des jours dans une œuvre où nous sommes déjà si retardataires, et où la question d'opportunité est tout. Une compagnie qui n'est pas en mesure de commencer un mois après l'adjudication, n'avait pas de titre à être acceptée : elle est impuissante ou inhabile.

A moins de vouloir que la clause des risques et périls pour les conces-

sionnaires soit toujours illusoires et qu'il n'y ait de sérieux que les gros bénéfices qu'ils réalisent, il faut admettre la confiscation *rigoureuse* du cautionnement en cas de déchéance. Il y a donc lieu à maintenir cette clause, malgré les réclamations des partisans du *laissez-faire*.

Quant au remboursement successif du cautionnement au concessionnaire, il se fait aussi par cinquième d'après les cahiers belges, non seulement à mesure que le concessionnaire aura exécuté des travaux, mais à mesure qu'il justifiera, par actes authentiques, avoir acquis et payé des terrains pour des sommes *doubles* de celles dont il réclamera la restitution.

Art. 31. — Dans le cahier du chemin d'entre Sambre-et-Meuse, en cas de non achèvement total au terme convenu, « le gouvernement aurait le droit de suspendre la perception des péages sur les parties reçues provisoirement et malgré les autorisations précédemment données, jusqu'à l'achèvement. Si le retard excédait quatre mois, le concessionnaire encourrait une amende de 10,000 fr.; s'il excédait 8 mois, l'amende pourrait être de 20,000 fr. au dessus de la première amende encourue; et si le retard excédait un an, le concessionnaire pourra être déchu de la concession. »

Le délai de *six mois* semble trop long, et la clause qui rend l'Etat propriétaire absolu des parties du chemin inachevées, trop rigoureuse. Ne serait-il pas plus convenable de déclarer qu'en cas de déchéance, et d'adjudication par folle enchère réalisée ou non, la *moitié* du prix de réadjudication, ou de l'estimation à dire d'expert, s'il n'y a pas offre à la folle enchère, appartiendra à l'Etat à titre d'amende contre la compagnie déchue?

Art. 32. — L'impôt sur le prix des places sera condamné par tous ceux qui voient dans l'établissement des chemins de fer un moyen de diminuer les frais de transport, d'augmenter le mouvement productif des populations et de déterminer une supériorité décidée de notre industrie sur les produits étrangers quant au prix et au fini. — L'assiette de la contribution foncière devrait être également différée jusqu'à ce que l'élan fut donné et la supériorité acquise. Quand on veut, quand on doit favoriser une fonction sociale quelconque, on ne doit point commencer par y chercher un intérêt fiscal; il faut au contraire l'entourer d'immunités, non pas au profit de quelques intérêts particuliers tels que ceux des compagnies, mais à celui de toutes les branches d'industrie, d'agriculture et de commerce.

En Belgique l'Etat s'est montré plus clairvoyant, ou moins avide d'impôt : « Il ne pourra être établi pendant la durée de la concession, dit le cahier du chemin d'entre Sambre-et-Meuse, aucun péage, ni perçu aucun droit soit au profit de l'Etat, soit au profit de l'une ou de l'autre des deux provinces traversées par le dit chemin, soit au profit d'une ou plusieurs communes. »

D'après la législation prussienne de 1838 (voir la note 9 à la fin de ce volume, § 38), il sera levé sur les chemins de fer une taxe proportionnelle, graduée sur le capital d'établissement et sur le produit annuel des transports, déduction faite des frais d'entretien et d'exploitation, et de la retenue pour le fonds de réserve. — La fixation de cette taxe ne devait avoir lieu que lorsque le *second* chemin concédé aurait été exploité pendant 3 années, et que le gouvernement aurait eu acquis assez d'expérience pour pouvoir l'établir avec équité. — Les sociétés de chemins de fer sont

exemptes du droit de patente, et le montant de la taxe dont il est ici question est considéré comme devant servir à indemniser l'Etat de la diminution éprouvée dans les produits de l'administration des postes (1) et à amortir le capital engagé dans l'entreprise.

ART. 33. — Il faudrait peut-être donner un caractère plus *général* à cette rédaction, surtout à celle du dernier paragraphe, en prévision *du parcours universel* et du *raccordement* de toutes les lignes du pays; et dire : il est réservé à l'Etat, lorsqu'il le jugera opportun, de formuler un *réglement général* pour la police, l'usage et la conservation, lequel sera commum à tous les chemins de fer, et obligatoire pour toutes les compagnies. Ce réglement ne sera publié qu'après que les compagnies auront été entendues. Il pourra d'ailleurs être successivement, régulièrement ou irrégulièrement modifié, selon qu'il y aura convenance aux yeux de l'Etat, dans l'intérêt général.

ART. 35 ET ART. ADDITIONNEL. — Cette dernière clause : *les voitures de seconde classe seront couvertes*, est insuffisante; il fallait dire : *et celles de troisième ou dernière classe aussi*. — En Belgique, quoique l'Etat ait la faculté de ne pas le faire, et que personne ne murmure quand il s'en dispense, néanmoins l'administration couvre le plus souvent ses waggons non garnis, même en été; j'ai été témoin de ce fait pendant plusieurs mois : il n'y avait donc de différence entre les waggons et les chars-à-bancs qu'en ce que ceux-ci étaient garnis d'un assez médiocre coussin; mais presque toujours il y avait dans chaque convoi, une portion de waggons qui n'étaientpas couverts du tout.

En somme, l'administration belge paraît sentir qu'il y a *dureté* et *mesquinerie* à refuser l'abri au peuple, à ceux qui déjà ont tant d'autres privations hygiéniques, dont les moindres suites sont de diminuer la force productive de leurs bras, au préjudice de leurs maîtres et des consommateurs en général. Je pense donc que la multitude du peuple *a droit à l'abri sur les voitures publiques*, même lorsque les places qu'on lui destine seraient en partie ou en totalité *gratuites*.

Je dois dire ensuite que les modifications introduites par l'*article additionnel* était bien nécessaires; que sans cela, on laissait aux compagnies le plus grand arbitraire, et le moyen de rançonner indignement les classes riches.

La défense faite aux compagnies de relever avant six mois un tarif qu'elles auraient abaissé elles-mêmes, est trop rigoureuse; ou plutôt la variation devrait être approuvée par l'administration; car il y aura lieu à agir tout autrement selon que la compagnie aura opéré une baisse dans un bon ou dans un mauvais but. Si elle l'a fait par motif de rivalité et de concurrence dépréciative envers ou des canaux, ou des messageries de routes pavées, ou des entreprises voisines de chemins de fer, alors le délai de six mois n'est peut-être pas une suffisante punition; si ça été au contraire pour faciliter

(1) En Prusse, la poste royale jouit du privilége d'avoir exclusivement le transport des voyageurs et des marchandises entre certains lieux et à des jours marqués. Ce privilége passa aux compagnies de chemins de fer moyennant certaines compensations indiquées dans la loi. Voir la *Note* 9 à la fin de ce volume.

l'usage du chemin à un plus grand nombre de voyageurs ou à plus de genres de marchandises, elle mérite d'être replacée aussitôt dans ses conditions anciennes, si elle é prouve réellement un déficit inattendu Tout ceci aboutit encore à nos précédentes conclusions : faire intervenir une autorité bienveillante ou les pouvoirs représentatifs pour la variation et la révision fréquente des tarifs en général.

Art. 36. — Bon, tel qu'il est modifié par l'article 5 des conventions additionnelles.

Art. 37. — Bon, tel qu'il est modifié par l'article 6 des conventions additionnelles.

Art. 38. — Bon, tel qu'il est modifié par l'article 7 des conventions additionnelles.

Art. 39. — Bon, tel qu'il est modifié par l'article 8 des conventions additionnelles.

Art. 40. — A la place de ces mots : *et à moitié de la taxe du tarif*; le cahier du chemin d'entre Sambre et Meuse dit : *aux prix déterminés par les tarifs.*

Art. 41. — Les dispositions du cahier belge, qui correspondent à cet article se trouvent déjà rapportées page 512 de ce volume.

Quant à la législation prussienne à cet égard, voir note 9 à la fin de ce volume, § 36.

Art. 43. — Le tarif doit pouvoir être revisé même à l'expiration de la première année; ou plutôt si les dividendes d'une ou de plusieurs des 3 ou 5 premières années, dépassent annuellement 10 p. 0/0, l'excédant doit être mis en réserve jusqu'à la 3e ou la 5e année finie; si alors la moyenne des 3 ou des 5 années, donne un dividende annuel supérieur à 10 p. 0/0, l'excédant reviendra de droit à l'État, et le tarif devra subir la révision, ou bien les excédans comme il vient d'être dit, continueront de se réaliser et d'appartenir à l'État.

Quinze années, qui peuvent chacune donner des bénéfices exorbitans, c'est trop assurément ; et la clause de limitation des dividendes devient illusoire !

Art. 44 *modifié*. — Le rachat doit pouvoir s'effectuer en tout temps, ou au moins bien avant 15 ans : les compagnies ne peuvent s'en plaindre, si les conditions du rachat leur assurent un *honnête* bénéfice : et par *honnête* j'entends modéré. Il faut cependant se souvenir que je parle toujours dans l'hypothèse que l'État donne des encouragemens ou supports quelconques aux compagnies, ou leur laisse la perspective d'une *indemnité* ou récompense nationale en cas de pertes non méritées, etc.

J'ai déjà indiqué le mode de rachat adopté en Belgique : il permet d'effectuer dès la première ou la seconde année; car il ne se base pas sur une moyenne de *dividende* ou de *produits nets*, laquelle est toujours insignifiante quand elle ne résulte pas d'une certaine série d'années.

J'avoue que je ne comprends pas une combinaison qui consiste à déduire les produits nets des deux plus faibles années de sept années dont on voulait la moyenne. Il fallait tout bonnement dire que les mauvaises années ne compteraient pas, et que l'on ne cherchait que la moyenne des bonnes, afin de mieux récompenser les compagnies soumises au rachat. — Ajouter ensuite comme on le fait, au produit net ainsi obtenu, le *tiers* de son montant si le rachat à lieu entre 15 et 30 ans d'exploitation effectuée, et ainsi de suite en proportion, c'est partir du principe inadmissible que les compagnies concessionnaires sont les sauveurs de la société et du commerce; que, sans leur intervention, tout devenait impossible en fait de chemins de fer; et qu'enfin elles seules ont besoin d'être *encouragées* aujourd'hui; comme si eû tout temps, le devoir des gouvernemens n'était pas d'encourager *simultanément* toutes les branches de l'activité sociale, l'agriculture, le commerce, l'industrie, chacune dans la mesure de ses insuffisances propres ou des exigences sociales. Or, en quoi l'industrie des concessions est-elle plus utile au pays que mille autres? En quoi est-elle nécessaire même? nous avons assez prouvé que *l'esprit d'association* pourrait recevoir des encouragemens sans pour cela aller chercher cet esprit dans l'esprit de ligue et de monopole des concessionnaires.

Art. 48 du cahier des charges, et art. 11, 12 et 13 de la *convention additionnelle.*

Les deux articles 11 et 12 sont singulièrement restrictifs de l'article 48, primitif: et c'est une amélioration réelle; mais bien insuffisante. Les palliatifs qu'ont s'est efforcé d'introduire ici ne combattraient que faiblement le monopole exorbitant qui est échu à *une tête de ligne* comme celle du chemin de Paris à Orléans, si elle restait la propriété d'une compagnie. Ces combinaisons déjà bien compliquées, et fondées sur des conventions tout arbitraires et gratuites, annoncent donc combien promettent d'être *inextricables* les difficultés qui vont se multiplier entre les intérêts des compagnies à mesure que les relations se noueront. Si, adoptant l'esprit qui a dicté les dispositions de l'article 12 (auxquelles nous applaudissons relativement), on allait de proche en proche, on arriverait à une fusion intime de toutes les lignes en une seule et unique compagnie, ou bien l'on arriverait à pondérer les chances de bénéfices; on oterait à certaines compagnies une partie des avantages *immensément exorbitans* que la position de leur ligne leur assure au préjudice ou des autres compagnies ou du public; en un mot on les ferait *solidaires*. En prévision de l'exécution partielle des chemins de fer par l'État, il eut fallu stipuler positivement que le gouvernement aurait la faculté de faire usage du chemin de fer avec son propre matériel, aux mêmes conditions que les particuliers ou les sociétés étrangères à la concession.

L'article 13 *additionnel*, ne doit pas laisser à chaque compagnie la faculté de circuler ou de ne pas circuler sur les autres lignes aboutissantes et même suraboutissantes; ou plutôt il ne doit pas se contenter de stipuler que les compagnies seront tenues à s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes. Il faut stipuler que les convois de voyageurs et les waggons de marchandises qui ont une destination ultérieure, qui vont au delà de l'extrémité de la ligne par laquelle ils ont été remorqués primitivement, continueront leur trajet sans déchargement, sans changement de convois ou de voitures, avec les machines de l'une ou de l'autre des compagnies adjacentes; et que par con-

séquent celles-ci auront à s'entendre pour suppléer réciproquement à la privation momentanée d'une partie de leur matériel.

En d'autres termes, le public ne peut souffrir des inconvéniens qui résulteraient de ce que la propriété de l'exploitation serait fragmentée. C'est aux compagnies à s'accorder de façon à produire les avantages de l'unité de parcours. Sans doute, lorsqu'il n'y a que des voyageurs avec leur menu bagage dans un convoi, il leur est facile de passer d'une voiture, d'un convoi à un autre; encore est-ce à la condition que ce convoi sera prêt pour le départ immédiat; mais il n'en est pas de même pour les marchandises : une fois chargées, il faut qu'elles aillent à leur destination, d'un seul trajet et sur la même voiture, quelque éloignée que soit cette destination.

Enfin il importe de spécifier au cahier de toute concession que la révision de son tarif ou de son maximum sera de droit toutes les fois qu'il s'effectuera un raccordement de chemin de fer avec sa propre ligne et même avec les lignes de sa région.

Il y a plus : il serait au moins indispensable d'imiter ici la législation prussienne qui a sagement limité à trois ans la faculté de l'exploitation *exclusive* d'une ligne, par la compagnie exécutante-concessionnaire. Au bout de ces trois ans, le ministre du commerce ***pourra , s'il le juge à propos , afin d'établir une louable concurrence dans les prix de transport, concéder à d'autres sociétés le droit de se charger du transport des voyageurs et des marchandises sur le chemin de fer, moyennant un droit de barrière à payer par les entrepreneurs.***

Voir la note 9 à la fin de ce volume, § 26 à 31 et § 45.

Au spécimen du cahier belge, il y a un article ainsi conçu : « Les heures de départ des convois seront réglés de commun accord par l'administration et le concessionnaire, de telle sorte que les arrivées et les départs se trouvent autant que possible, en coïncidence avec le service de transport sur les autres chemins de fer concédés, ***ou exécutés par l'État,*** avec le service des postes et avec le service ordinaire des messageries. »

En Prusse, la loi générale sur les chemins concédés, après avoir rendu obligatoire le parcours mutuel des lignes concédées, se contente de dire que le ministre du commerce réglera dans ce cas les rapports que les entreprises auront entre elles. C'est en effet un pouvoir discrétionnaire qu'il faut conférer à une administration bienveillante et réellement sociale.

Art. 53. — J'ai déjà eu occasion de dire qu'en Belgique ces contestations étaient soumises à trois arbitres dont la décision était ***définitive***. — Ces arbitres, pour le chemin d'entre Sambre et Meuse, étaient : le président de la cour d'appel de Bruxelles, le procureur général près la même cour et le président du tribunal de première instance de la même ville.

Art. 54. — Si les compagnies qui voudront soumissionner les concessions, étaient constituées financièrement au préalable, et si principalement les agens du ministre des finances étaient chargés de percevoir les souscriptions, etc., comme il est exposé pages 432 et 513 de cet ouvrage, cet article et la clause du cautionnement seraient inutiles, ou seraient à modifier complètement.

S'il en était autrement, alors ce ne serait point dans le délai d'un mois après la promulgation de la loi, qu'il faudrait exiger le supplément du dé-

pôt; ce serait avant la présentation même de cette loi. Je pense avoir suffisamment justifié cette disposition.

NOTE 12 (page 232.)

Situation des chemins de fer en Angleterre au 15 décembre 1839.

25 chemins terminés et en pleine activité.
42 en construction. — Dans 2 ou 3 ans, ces 42 chemins seront terminés. — En attendant on voyage sur des parties achevées de plusieurs d'entre eux.
2 ne sont pas encore commencés.
2 vont être demandés au parlement.

71 chemins en totalité.
Sur les 35 chemins en activité, 13 produisent comme suit :

Ballochuey	8 1/2 p. 0/0
Glascow et Garnkirk	3
Grand junction	12
Leeds et Selby	3
Liverpool et Manchester	9
Leicester et Swannigton	8
London et Birmingham	7
London et Greenwich	3
Moukland et Kirkeutilloch	8
Newcastle et Carlisle	4
Stanhope et Tyne	5
Stockton et Darlington	14
Wishaw et Coltoess	8
Ensemble	92 1/2

(Soit en produit moyen 7 11 pour 0/0.)

Sur les 42 chemins en construction, 7 produisent :

Durham et Sunderland	5 p. 0/0
Edimbourg et Dalkirth	2 1/4
Edimbourg et New-Stock	5
Hartlepool, Dock et Railway	5
Llanelly Dock et Railway comp	7
London et South-Western	3
Sheffield et Rotherham	6
Ensemble	33 1/4 p. 0/0.

(Soit en produit moyen 4 77 p. 0/0)

« Ainsi sur les 25 chemins terminés, 13 dont les états sont connus donnent aujourd'hui 7 11 p. 0/0 d'intérêt du capital versé.

» Sur les 42 en construction, 7 dont les états sont aussi connus, donnent 4 77 p. 0/0 d'intérêt du capital versé pour les parties exploitées.

» On n'a pas encore les états des produits des autres chemins terminés ou en construction.

» D'après ceux ci-dessus il est facile de voir que les chemins de fer complétement terminés et en voie d'exploitation régulière, donneront toujours en Angleterre un intérêt raisonnable aux capitaux.

» Il n'existe plus maintenant que deux demandes au parlement : il est probable qu'il n'y en aura plus à l'avenir que pour les lignes de jonction, toutes les grandes lignes étant ou faites, ou en voie de construction et comprises dans les états ci-dessus. »

Ces données sont loin d'être complètes et par conséquent d'autoriser l'induction qu'on en tire ici.

D'abord, sur les 25 chemins de fer en activité, on ne connoît le produit que de 13. Les 12 autres peuvent cependant modifier singulièrement la *moyenne* de 7 pour 0/0 des 13 premiers.

Ensuite cette moyenne n'a qu'une valeur chimérique comme toutes les moyennes. En réalité, 5 de ces 13 chemins ne donnent que 3, 4 ou 5 pour 0/0; 5 autres donnent 7 et 8 pour 0/0, et les 3 derniers donnent jusqu'a 9 et 12 pour 0/0. Or, bien évidemment il importe peu aux 5 premières compagnies que les 3 dernières gagnent le quadruple d'elles.

De même pour la série des chemins en construction, on ne connoît le produit que de 7 chemins sur 42 !

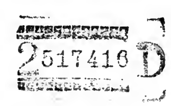
Il n'est donc pas permis d'affirmer encore que l'intérêt des capitaux employés dans les chemins de fer en Angleterre sera *raisonnable*. Dans tous les cas, il s'y rencontrera comme on voit, de très grandes inégalités d'une compagnie à une autre, et les gains suffisans des unes ne compenseront nullement les ruines ou les déficits des autres.

Et d'ailleurs, si l'intérêt procuré par les chemins de fer n'est que *raisonnable* en Angleterre, que sera t-il en France, ou les élémens de leur prospérité sont si généralement inférieurs à ceux que ces voies nouvelles trouvent parmi nos émules d'outre-mer?

Enfin, ces chiffres nous disent bien ce qu'une partie des chemins de fer d'Angleterre va rapporter aux actionnaires ; mais ils ne nous disent pas ce que l'exécution de ces chemins a rapporté à leurs meneurs et directeurs. C'est pourtant sur ce point que devraient se projeter les lumineuses données de la statistique pour éclaircir la question fondamentale.

FIN.

Lacour et Comp.



ERRATA.

Page **110**, ligne **18**, *de tout abus*, lisez : *contre tout abus.*
126, **14**, *je vois*, lisez : *je crois.*
132, dernière ligne, *pour et contre les concessions et le mode d'exécution par l'État*, lisez : *pour et contre les concessions; pour et contre le mode d'exécution par l'État.*
160, **19**, *il n'y a là rien qui ne soit dans*, lisez : *il n'y a là rien qui soit dans.*
217, **26**, *exection*, lisez : *exécution.*
232, dernière lig., ajoutez : *voir note* **12**, *à la fin du volume.*
293, **11**, *agens de charge*, lisez : *agens de change.*
300, **8**, *s'appvoprier*, lisez : *s'approprier.*
Id., **30**, *France de moitié en sus*, lisez : *France d'un tiers en sus.*
332, dernière ligne, *comparaison*, lisez : *compensation.*
529, **13**, *de l'Éat*, lisez : *de l'État.*